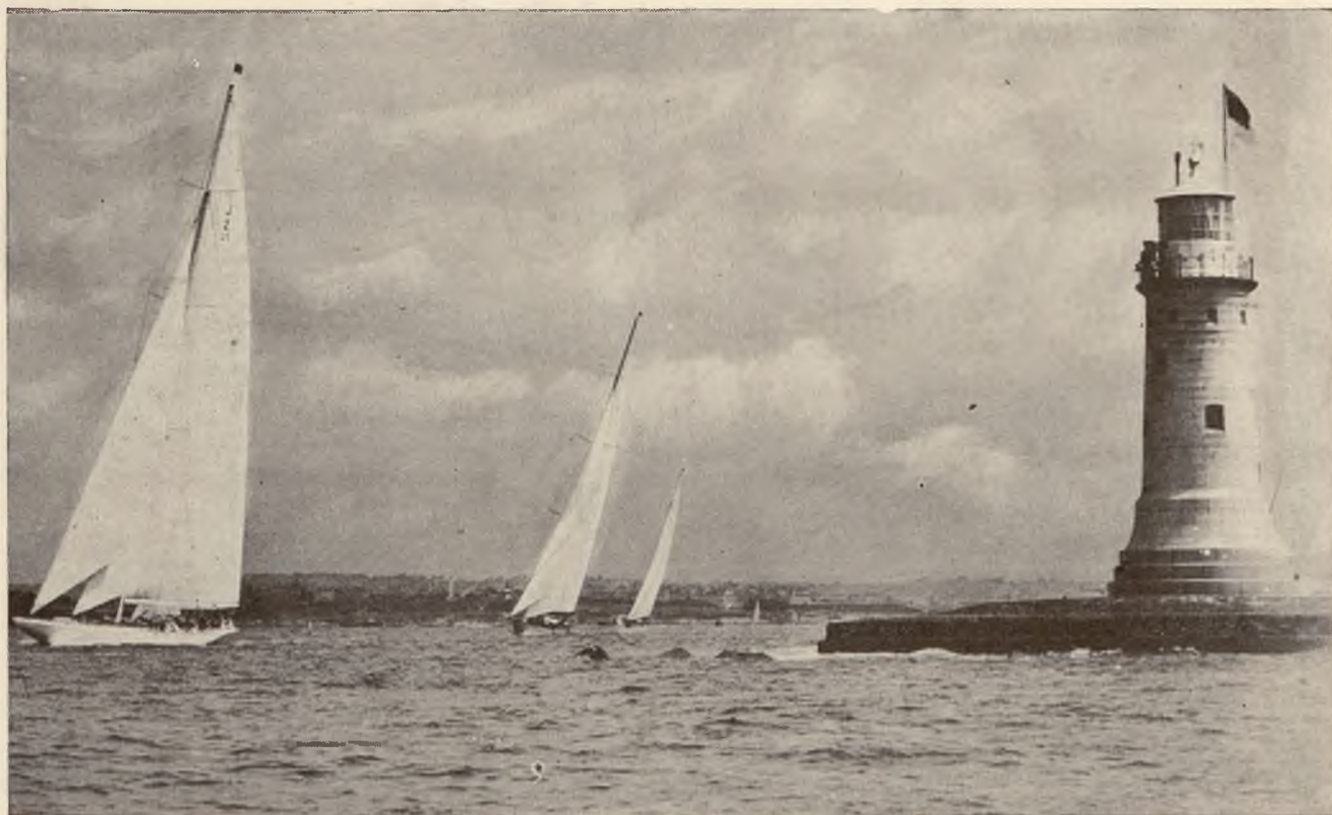
ROK V. SIERPIEŃ 1935. NR. 8.

WIADOMOŚCI PORTU · GDYŃSKIEGO

• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·



GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

Pospieszna komunikacja pasażerska i towarowa

LINJA AMERYKAŃSKA

GDYNIA–KOPENHAGA–HALIFAX–NEW-YORK.

LINJA PALESTYŃSKA

KONSTANCA – ISTANBUL – JAFFA – HAIFA – PIREUS – ISTANBUL – KONSTANCA

WYCIECZKI MORSKIE

STATKI:

M/S „PIŁSUDSKI"
M/S „BATORY"
S/S „POLONIA"
S/S „KOŚCIUSZKO"
S/S „PUŁASKI"

Nowoczesny transatlantyk „PIŁSUDSKI" odpływa poraz pierwszy z Gdyni do New-Yorku w dniu 15 września 1935 r. Następne odjazdy tego statku z Gdyni: 12 października, 4 listopada i 30 listopada r. b.

PODRÓŻUJCIE POD POLSKĄ BANDERĄ!



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona, Kłajpeda
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.:
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda, Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel. 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Wlodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.

Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.

Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. SIERPIEŃ 1935. NR 8.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

JAN ŚCIBOR

Morze — twórcą ducha



MORZE to nietylko szlak handlowy, ułatwiający wymianę towarów. Morze to nietylko źródło niewyczerpanych realnych korzyści. Morze to jeden z wielkich czynników wychowawczych narodowego ducha. W tym charakterze znamy je najmniej jeszcze, jako że niedawno wtargnęło w treść naszego zbiorowego bytu. „Wiatr od morza" poruszył już wewnętrzne warstwy naszej jaźni, ale mocą potęgi słów i myśli Wielkiego Pisarza, natomiast bezpośredni stosunek nasz do tego tchu przestrzeni i wabiącego szumu fal nie ukształtował się jeszcze. Poczynamy zaledwie poddawać się stopniowo jego czarodziejskiej mocy, świadomość nasza w tym względzie jest jednak wciąż ograniczona, niezupełna, płytka. Tymczasem morze nie ma granic prawie i stanowi wielką głębię. Bez dna, bez kresu jest i ciągle w ruchu. Huczy i żyje, niekiedy drzemie... ale zawsze tak, lub inaczej wzywa ku sobie, wabi, nęci, szepce nam jakąś sagę północną do ucha, albo władczo szturmuje brzegi lądu, na którym żyje lud osiadły. Długo oddzieleni byliśmy od tej pieśni już to tęsknej już to bojowej żywiołu. Lękano się dla nas pieśni tej przedziwnej wymowy. Bo pieśń ta budzi wzniosłość i sławi walkę z burzą, a nas cichymi chciano uczynić, bezwolnymi, chciano pogodzić nas z lichym, jednostajnym losem. Ląd, na wszystkie strony ląd — to jednostajność i szarzyzna. Chyba że puszczą się okryje tajemniczą, albo strzeli ku niebu pasmem gór. Ale pozatem jest niziną, dla męki w pocie czoła przeznaczoną i bezbarwnego trudu. Taka nizina godzi choćby z najcięższą dolą. Morze — nie. Fale jego groźne, pianą okryte, nieprzejednane — to bunt. Ten symbol ukryto więc przed oczyma gnębionych. Stanął przed nimi w całej swej istotnej mocy wraz z odzyskaną wolnością. Stanął nietylko poto, by nam świadczyć swe materjalne łaski, ale stokrotnie bardziej, aby wziąć czynny udział w rezurekcji naszego narodowego ducha.

... ...

Duch ten, by nowym zadaniom swoim sprostać, domagał się wielkości. Trzeba go było ruszyć z miejsca, wyrwać z ram ciasnych widnokręgów, zbliżyć do zagadki wszechbytu, postawić oko w oko z Nieskończonem, elementarnie prostem, pierwotnem. Trzeba mu było stworzyć krynicę wiecznych wzruszeń i podziwu. Trzeba w nim było wzbudzić pragnienie bohaterstwa, tęsknotę za nieznanem, gotowość do zapasów śmiertelnych, jednocześnie strasznych i pięknych. Trzeba go było uczynić poetą zuchwałego Czynu... To zaś potrafi wszak najlepiej morze.

Odrywa od zwyczajności, obrzydza myśl o lichych wydeptanych drogach, o izbach dusznych, o cnotach małych, o życiu mrówczem, ukształtowanem raz na zawsze. Muszą istnieć i na takie życie skazane tłumy i w życiu tem składać ofiary, znajdując nagrodę i zasługę, ale tłumom tym tem więcej, jako że omdlewającym w wyrobku, ukazać się musi na wzburzonej powierzchni olbrzymich wód widmo łodzi Wikinga o wspaniałym zębatym dziobie i szyji łabędziej. Ta łódź to święty zew Przygody, to nakaz poszukiwań i podróży, to przypomnienie, iż poza granicami wysiłków żmudnych rozpoczyna się nowy świat — świat zdobyczy, świat nieprzewidzianych zdarzeń, świat w którym rzeczywistość niema w sobie nic z prozy, gdzie do Cudu bliżej nieledwie niż do śmierci.

... ...

Nie jest że bowiem Morze dziedziną cudów?! Zali można bezkarnie patrzeć na jego gry barw, na jego dale, na jego wschody i zachody?... Zali można wsłuchiwać się w jego syreni głos i oprzeć mu się rozsądnie i dorzecznie?! Kogoż bo nie przeobrazi ono: z pastuszka — w żeglarza, z osiadłego oracza — w wędrowca, z człowieka rozważnego — w gotowego borykać się z żywiołem — w szaleńca. A zaś szaleńców, tak szaleńców, narodowi każdemu i plemieniu potrzeba okropnie. Szaleńców, coby porywali się na niemożliwe i roili o niedoścignionem, wierząc, że go dosięgną. Czem-że to jest Ideał?! Księżniczką z za morza. Przez burze, przez wiry, przez otchłanie wiodą do niej śród fal dzikich szlaki — nie po równej i płaskiej nieruchomej drodze. Setki zginą, zanim jeden dopłynie do wyspy dziwnej, gdzie wznosi się Jej zamek. Ale i ten ujrzy ją tylko by oszaleć z zachwytu, ale się

do niej nie przybliży, zbyt wiele wichrów bowiem poszarpało mu żagle po drodze. To nic jednak... Powróciwszy cieleśnie z cudnej krainy ułudy, będzie już zawsze żył w niej myślą i śnił opowieść o niej do końca dni swoich. Ta opowieść rozpali żądzą wrażeń i przeżyć nowe serca, i młode dusze poczną się wyrywać z ciasnoty, i będą próbowały odszukania na falach śladów, pozostawionych przez dawne, szukające swych marzeń ucieleśnionych zastępy. To, że tamci nie dotarli do żadnej jednak przystani — nic nie znaczy. To nie powstrzyma młodych. I tak jest dobrze. Zmienia się wciąż załoga łodzi, które chcą ziścić sny i zawierzyć burzom swoje losy. Fale morskie i przestrzeń stubarwna, mieniąca i mgły prześwietlone, zwodnicze — to piastunki owych wyrywających się w przestrzenie dusz.

... ...

Morze, i nawet opowieść o morzu, nietylko jego widok czarodziejski — dokonywa śród mas ludzkich bezustannego połowu. Wybiera ono, wydobywa z pośród nich niby perły bezcenne — jednostki, całe mnóstwo jednostek, o wyobraźni chwytnej, przeczulonej i o sercu, mającem nostalgję nowych nieznanych jeszcze wzruszeń. Te serca przysporzą nam wszystkie kiedyś, prędzej czy później, niezwykłych osiągnięć. Te serca nie zadowolą się wąskiemi ścieżkami, ukochają szum wichrów, burze i porwą się na niebylejakie boje. Byle raz przemówiło do nich Morze. Byle raz musnęła je poranna bryza. Byle raz przestrzeń bez brzegu drugiego i dna rozwarła się i rozciągnęła lubieżnie przed nimi. Boć nic innego tylko kuszenie przestrzeni, mocy i piękna stwarza rycerzy czynu i idei.

Błogosławiony więc niech będzie pęd nasz nad Morze. Ono doraźnie spłukuje z dusz lądowych to, co w nich zbytnią rozwagą jest i biernością i trzeźwym rachunkiem. Ono plemionom, co choć go raz dotknęły, przysparza dzielnych, mężnych, gotowych na wszystko, odkrywców, eksploatorów i wprost awanturników. Lecz to ostatnie nie powinno nas trwożyć. Z awanturników zawsze w dużej części składały się załogi statków, co banderę swego Narodu i Państwa zatykały na nieznanych lub zdobycznych ziemiach. Sztandar Polski, gdybyśmy go do strzeżenia dali tylko zrównoważonym, nie okryłby się nowemi wawrzyny. Niechże więc Morze uczy tych, co nadchodzą, jak go zuchwale nieść w Nieznane. Bowiem wypróbowane, doświadczone, stare — samo się kończy.

T. SOPOĆKO

„Neptun" i „Koń Morski"



ERAZ gdy statki pod polską banderą coraz częściej zawijają do portów całego świata, gdy wszedzie rozbrzmiewa hasło „frontem do morza" i kiedy całe społeczeństwo rozumieć zaczyna wagę zagadnień morskich, dobrze jest czasem skierować wzrok wstecz i wspomnieć nasze dawne, tak zresztą nieliczne, poczynania w tej dziedzinie.

Ciekawe materjały dotyczące mało znanej wyprawy dwóch okrętów pod polską banderą do Indji w XVIII wieku znajdujemy w miejskiem archiwum w Antwerpji. Kilkadziesiąt najciekawszych z tych dokumentów, wybranych ze znawstwem przez archiwarjusza miejskiego kanonika Primsa, oglądaliśmy w 1933 r. na wystawie polskich pamiątek, zorganizowanej w Antwerpji przez grupę Belgów dzięki prywatnej inicjatywie polskiej.

Kanonik Prims specjalnie zajmował się omawianą wyprawą do Indji i nawet ogłosił o niej parę prac, szkoda tylko że w języku flamandzkim, który jest mało dostępny dla Polaków, zarówno jak dla dużej części Belgów.

Zacznijmy jednak od początku. W XVIII w. Belgja należała do Austrji, dla której była raczej ciężarem, nic więc dziwnego, iż w Wiedniu mało dbano o rozwój tej odległej prowincji. Belgja tymczasem, dzięki swemu położeniu geograficznemu rozwijała się pomyślnie. Rosnący wciąż dobrobyt i rozrost handlu morskiego tej prowincji był solą w oku, zarówno sąsiedniej Holandji, Francji, jak i Anglji. Szczególnie wzrost i bogactwo portu antwerpijskiego wzniecało zazdrość innych portów, w pierwszym rzędzie holenderskich. To też Holandji udaje się wkońcu zamknąć dla handlu międzynarodowego ujście rzeki Skaldy, co miało na celu poprostu zaduszenie portu antwerpijskiego. Wówczas to część interesów przenosi się do małego portu rybackiego w Ostendzie. Powstaje potężna finansowa instytucja dla handlu międzynarodowego znana jako „Compagnie d'Ostende" lub „Compagnie des Indes", która z wielkiem powodzeniem prowadzi swoje interesa, zakładając nawet w samem sercu Indyj potężne faktorje. Ten handel kolonjalny przynosił ogromne dochody, które obliczano przeważnie na 150% czystego zysku. To powodzenie belgijskiego towarzystwa zbyt drażniło konkurencyjne firmy innych krajów, dzięki zabiegom których na konferencji w Paryżu pełnomocnicy Anglji, Francji i Holandji, pod groźbą wojny, wymogli na przedstawicielu słabego austrjackiego cesarza Karola VI-go podpisanie w dn. 31 maja 1727 r. traktatu, mocą którego zostaje zawieszona działalność Kompanji Ostendzkiej, na przeciąg siedmiu lat.

Wyłania się zagadnienie co zrobić z nieuruchomionym w ten sposób olbrzymim kapitałem, tembardziej iż jego posiadacze zdążyli się już przyzwyczaić do ciągnięcia zeń niecodziennych zysków. Powstaje więc tajny zarząd upoważniony przez akcjonarjuszów do działania w ich imieniu. Owa „jointe secrète", po uzyskaniu cichej zgody Wiednia, postanowiła kontynuować działalność Kompanji pod inną firmą, co nie było łatwem bo chociaż traktat paryski o tem milczał, to Anglicy i Holendrzy rozumieli go jako zakaz wogóle dla wszystkich mieszkańców Austrjackich Niderlandów (Belgji) prowadzenia handlu z Indjami. Stąd konieczność akcji tajnej, nie tylko zmiany firmy.

W owej chwili wypływa na widownię jeden z dyrektorów Kompanji Pietro Proli, finansista posiadający międzynarodowe stosunki, który, jak twierdzi kanonik Prims, uchodził za człowieka nie obawiającego się nawet awanturniczych przedsięwzięć. Otóż ów Proli potrafił również zainteresować sprawą Ostendzkiej Kompanji markiza de Fleury'ego, dyplomatycznego przedstawiciela Polski w Wiedniu, za którego wstawiennictwem król August II, rozumiejąc niesprawiedliwość jaka się działa Belgom „wydaje patenty i „listy morskie" dla dwóch, nieistniejących jeszcze wówczas, okrętów „Neptuna" i „Konia

Morskiego". Listy te wydane zostały w Dreznie 6-go lutego 1728 r. na imię J. A. Prünera burmistrza Linzu, który był niczem innem jak „homme de paille" kompanji.

I oto widzimy jak w początku 1729 r. wyruszają z Kadyksu „pour un voyage au long cours" pod polską banderą dwa statki Ostendzkiej Kompanji przechrzczone na „Neptuna" i „Konia Morskiego", zabierając pełen ładunek by udać się do Bengalu. Większy z tych statków „Neptun," pojemności około 400 ton, był uzbrojony w 24 działa i płynął pod komendą kapitana Blanco'a. Mniejszy, „Koń Morski" dowodzony był przez kapitana Bracqa i posiadał bardzo karną załogę, czego niemożna było powiedzieć o marynarzach statku poprzedniego.

Zaraz po przybyciu do Bengalu dowódcy obu statków oraz płynący razem inspector kompanji Piotr Strébel nawiązali kontakt z oczekującym ich od dłuższego czasu gubernatorem faktorji kompanji w Banquibazarze, co zdradziło właściwe pochodzenie ładunków. Skutkiem tego były wysłane z Europy rozkazy do władz angielskich i holenderskich niewpuszczania do ujścia Gangesu żadnego okrętu, który nie wykaże się paszportami angielskiemi lub holenderskiemi. W wykonaniu tych rozkazów w dolnym biegu Gangesu została uformowana zbrojna eskadra złożona ze statków angielskich i holenderskich, która miała rozkaz zablokować ujście rzeki, a nawet zaatakować nietylko statki polskie ale nawet faktorję w Banquibazarze. Eskadra ta pod dowództwem angielskiego kapitana Gosfighta składała się z czterech większych okrętów wśród, których znajdowały się angielskie kanonierki „Princesse Carolina" i „Duc d'York", dalej dwie galery i pewna ilość szalup.

Jednak statki polskie potrafiły zmylić czujność tej straży i wpłynęły do Gangesu, przystępując szybko do wyładunku przywiezionych towarów. Gdy trzy czwarte ładunku „Konia Morskiego" było już na lądzie został on zaatakowany przez flotyllę kapitana Gosfighta. Po wymianie strzałów, wobec wielkiej przewagi atakujących i mając paru rannych, załoga zmuszona była się poddać, została wzięta do niewoli i odstawiona wraz ze statkiem i znajdującemi się jeszcze na nim towarami do Kalkuty, posiadłości angielskiej. Tu załoga w ciężkich warunkach pozostała przez półtora roku.


Okręt z czasów Kompanji Ostendzkiej.

W tym czasie Neptun, który stał na kotwicy na wysokości Sucqsooru (między Banquibazarem a Kalkutą) pospieszył schronić się wgłąb lądu i zarzucił kotwicę pod osłoną fortyfikacyj wzniesionych w Banquibazarze przez gubernatora faktorji ostendzkiej kompanji, przez co uniknął losu Konia Morskiego. Wobec sytuacyj wytworzonej przez zaczepną postawę flotylli angielsko-holenderskiej powrót do Europy „Neptuna" musiał być na dłużej odłożony, więc po całkowitem wyładowaniu statku załoga została zwolniona (5.II.1730).

W ramach krótkiego artykułu niesposób przedstawić ani wszystkich przygód obu statków, ani skierowanych przeciw nim intryg, celem których było uniemożliwienie pomyślnego zakończenia podróży, czy to przez zdemoralizowanie załogi, czy też przez podburzenie przeciw nim „Maurów" i t. p. Wszystkie środki uważano za godziwe. Z drugiej strony obaj kapitanowie, a szczególnie gubernator faktorji starali się odparować te intrygi przez dobre stosunki z Nababem Mexiabadu oraz innymi miejscowymi władcami.

Dopiero w lutym 1730 udaje się Strébelowi, inspektorowi kompanji, wysłać do Europy pierwszy list z opisem sytuacji i prosić o pomoc i interwencję. Do listu tego załączył on odpisy pisma skierowanego przez dowódców statków do przedstawicieli Holandji i Anglji. Dowiadujemy się, iż pierwszy z tych przedstawicieli nie chciał nawet przyjąć listu, który „trzeba było zostawić na ziemi". Anglicy okazali się lepiej wychowanymi bo list przyjęli, alego pozostawili bez odpowiedzi, a później, jak już wiemy, nie przejmując się polskiemi paszportami zaatakowali nasze statki. Polska bandera nieznana na tych szerokościach widać im nie imponowała, a może wiedzieli że nie istnieje polska flota wojenna, która mogłaby się upomnieć o nieposzanowanie swoich barw. Teraz cały ciężar zagadnienia przenosi się do Europy, do kancelaryj dyplomatycznych.

Zestawienie strat kompanji, do którego wchodzi wartość obu statków, koszty ekspedycji, wartość wysłanych towarów z doliczeniem spodziewanych 150% zysków, zamykało się sumą półtora miljona guldenów. Było o co się upominać, nic więc dziwnego, że widzimy szereg posunięć na terenie międzynarodowym w celu uzyskania odszkodowań.

W pierwszym rzędzie zwrócono się do Polski, która sama była zainteresowana prestiżowo, wobec nieuszanowania jej barw i pieczęci. Ze skargą w tym duchu zredagowaną, kompanja wysyła na polski dwór oddanego sobie człowieka niejakiego Mikołaja Carpentier z Ostendy, który dla ukrycia swego belgijskiego pochodzenia, występuje pod przy-

branem nazwiskiem Jana de la Rue, na którego imię wystawione zostały pełnomocnictwa przez znanego już nam Prünera.

Siódmego lipca 1930 r. odbyło się w gmachu giełdy w Antwerpji zebranie pięciu członków tajnego komitetu kompanji ostendzkiej na którem udzielono instrukcji Carpentierowi (J. de la Rue). W grudniu tegoż roku widzimy go w Warszawie u markiza de Fleury, już ówczas ministra spraw zagranicznych, na ręce którego składa adres do króla oraz szczegółowy opis wypadków. Wysłannik ten nie zadawalnia się kontaktem wyłącznie z markizem de Fleury i dwukrotnie uzyskuje audjencje u vice-kanclerza Lipskiego. Wszędzie nalega na energiczne wystąpienie Polski przeciw państwom, które nie uszanowały naszej bandery. W jednej z takich rozmów minister spr. zagr. miał mu powiedzieć: „Pan Prüner winien sobie zdawać sprawę, iż Polska nie jest w stanie uzbroić floty, by walczyć i w ten sposób zmusić potęgi morskie do zapłacenia odszkodowania". Wobec tej bezsilności trzeba się było zadowolnić niezbyt energicznemi protestami przedstawicieli dyplomatycznych w Londynie i Hadze. Do nich więc skierowano wysłannika kompanji. Nawiasem dodać należy, iż protesty i zabiegi przedstawicieli dyplomatycznych Polski w obu stolicach nie odniosły skutku.

Ciekawem byłoby stwierdzenie jaki był rzeczywisty udział Polski w całej tej wyprawie, jakiemi drogami doszło do udzielenia owych „listów morskich" i paszportów przez Augusta II, oraz w jaki sposób ówcześni reprezentanci Polski bronili godności bandery swego kraju i jakiego domagali się zadośćuczynienia

Co się tyczy Kompanji Ostendzkiej to ta nie pominęła żadnej okazji w obronie swych interesów. Po powrocie Carpentiera z Warszawy wysłano do Londynu niejakiego Piteau'a, który w Anglji nazywał się Pittoni („pochodzący z Sardynji") i działał w kontakcie z przedstawicielami Polski, którzy jeszcze przed przybyciem do Warszawy Carpentiera zawiadomili de Fleury, iż „Anglicy badają sprawę". Ze swej strony austrjacki ambasador Kiński interweniował w celu uzyskania odszkodowania, ale mogło to tylko skomplikować sprawę odkrywając kto finansował całą wyprawę. Jak widzimy, wpływy kompanji były dość silne aby poruszyć dyplomatyczne sprężyny kilku krajów, jednak walcząc przeciw interesom kolonjalnym Anglji i Holandji musiały ustąpić. Anglja zatrzymała więc polski okręt i skonfiskowaną część ładunku, a wystraszony cesarz Karol VI podpisał w Wiedniu dn. 16 marca 1731 r. nowy traktat, mocą którego Kompanja Ostendzka zostaje ostatecznie rozwiązana, w wyniku czego polska bandera zniknęła z mórz południowych, aż do naszych czasów.

BIBLJOGRAFJA

Dokumenty archiwalne dotyczące Kompanji Ostendzkiej, znajdujące się w archiwach miejskich Antwerpji.

1. Lettre de mer (en latin) donné par le roi de Pologne Auguste II à J. A. Pruner, bourgmestre de Lintz pour son navire le Neptune, capitaine Blanco. (Datée de Dresde, 6 février 1728).

2. Copie de l'engagement du P. Stafford, O. F. M. de Louvain, comme aumônier du vaisseau qu'on trouvera convenir. Louvain 11 novembre 1727. (Engagé par Pierre Strebel au nom de M. Godefroy van Houtem).

3. Connaissements signés par le capitaine Bracq du Cheval Marin, le second navire avec passeport polonais. Cadix, 3 février 1729.

4. Instructions que le soussigné (Godefroy van Houtem) donne de la part de son principal Mr. Jean Adam Pruner au capitaine Juan Christophal Blanco, commandant le vaisseau Le Neptune, sortant du port de Cadix pour un voyage au long cours. (Signature de Blanco, 30 mars 1729).

5. Rolle d'équipage du vaisseau Le Neptune commandé par le sieur Blanco, du port d'environ 400 tonneaux, monté de 24 canons, pour faire le voyage de (S. d. — mars 1727).

6. Journal de Route et principaux évènements du vaisseau Le Neptune dans la baye, et dans sa traversée de Cadix à Bengale lieu de sa destination. Du 22 mars au 1-er août 1728 (arrivée à Banquibazar). Tenu par Pierre Strebel, subrecargue.

7. Livre des Resolutions etc. prises à bord du vaisseau Le Neptune (jusqu'au 27 juillet 1729). Tenu par Pierre Strebel.

8. Représentation faite par les officiers du Neptune et du Cheval Marin au gouverneur et conseil de la factorie hollandaise „sur le bruit, que vous avez formé le dessein de faire attaquer les susdits navires de Pologne". Ecrite à bord du Neptune, dans le Gange, 13 octobre 1729.

9. To the honourable governour for the English East India Company & gentlemen of the councel at Fort William (Calcutta). 13 octobre 1729. Même sujet que le No. précédent.

10. 18 octobre 1729. Désolution des capitaines et officiers des vaisseaux polonais de recourir au Nabab de Mexidabad contre les mouvements des Anglais et des Hollandais pour arrêter les vaisseaux polonais.

11. 24 janvier 1730. Quittance de William Dormer, comptable de la loge de Banquibazar, remise au capitaine Bracq du Cheval Marin.

12. 25 janvier 1730. Dernier connaissement du capitaine Bracq devant Banquibazar, „prêt à faire voile pour Danzick en Europe, pour compte de M. Pruner".

13. 25 janvier 1730. Lettres de M. Hume, gouverneur de la compagnie à Pruner et à Van Houtem (à délivrer en Europe par le Cheval Marin).

14. 25-26 janvier. Lettres de M. Hume au capitaine Bracq à bord du Cheval Marin.

15. 29 janvier 1730. Dernière lettre de M. Hume au capitaine Bracq: „Je suis d'avis qu'il ne faut pas balancer à passer les vaisseaux (anglais et hollandais). Si on vous attaque..."

16. Lettre de M. Hume au capitaine Blanco du Neptune, mouillé dans le Gange à Sucqsoor, entre Banquibazar et Calcutta, près de Barnagor des Hollandais. Invitation à remonter à Banquibazar.

17. 30-31 janvier. Lettres du capitaine Bracq au gouverneur Hume. De Folta, en aval de Calcutta...

18. 1 février 1730. Lettre de l'équipage du Neptune à Pierre Strebel, refusant de remonter de Sucqsoor à Banquibazar avant payement.

19. 2 février 1730. Récépissé et inventaire des papiers enlevés du Neptune par Pierre Strebel et déposé au greffe de la loge de Banquibazar (à la suite de la prise du Cheval Marin).

20. 5 février 1730. Manifeste des matelots du vaisseau polonais Le Neptune s'opposant au déchargement des marchandises.

25. 5 février 1730. Signatures des membres de l'équipage du Neptune licenciés. Inventaire des provisions du Neptune.

26. 19 février — 8 mai 1730. Série de 24 lettres écrites par le capitaine Bracq à M. Hume, de Calcutta ou il a été amené prisonnier avec les autres officiers le 19 février.

27. 19 février 1730. Payements par Aug. Caligari au nom du capitaine Bracq à l'équipage du Cheval Marin, prisonnier des Anglais.

28. Depuis le 19 février 1730. Frais et dépenses du capitaine Bracq et de ses officiers pendant le temps qu'ils étaient prisonniers à Calcutta.

29. Mars 1730. Supplique du capitaine Bracq, prisonnier, au gouverneur anglais au nom de son équipage (copie).

30. Liasse de quittances de payement à des matelots du Cheval Marin, signées à Banquibazar, du 1 mars 1730 à fin juillet...

31. 25 février 1730. L'aumônier du Cheval Marin, P. Ignatio Francisco Pietra Santa reconnait avoir pris en dépôt l'autel et les ornements cultuels du navire.

32. 14 février 1730. Relation des évènements envoyée par Pierre Strebel à Godefroy van Houtem.

33. Septembre 1730. Relation détaillée envoyé par Pierre Strebel à Godefroy van Houtem sur ce qui s'est passé depuis le départ de Cadix, 31 mars 1729 jusqu'au commencement de septembre 1730.

34. 7-9 décembre 1730. Dernières lettres du gouverneur Hume, écrites de Chandernagor des Français à son successeur François de Schonamille.

35. 25 novembre 1730. Plainte envoyée par J. A. Pruner au marquis de Fleury, ministre de Pologne au département des affaires étrangeres à Dresde.

36. 6 décembre 1730. De Francfort Godefroy van Houtem envoye de nouvelles instructions à son subrécargue Pierre Strebel resté à Banquibazar.

37. 14 janvier 1731. Lettre chiffrée de De la Rue (pseudonyme de Carpentier), homme d'affaires de M. Pruner expédiée de Varsovie (Avec déchiffrage).

38. 14 janvier 1731. Lettre de J. A. Pruner, de Lintz, à De la Rue à Varsovie.

39. 18 janvier 1731. Passeport délivré par la ville de Varsovie à Jean De la Rue.

40. 2 janvier 1731. Lettre de M. Debrose (Debrosse?), ministre de Pologne à la Haye, au compte Lipski, vice-chancelier de Pologne à Varsovie.
41. 4 avril 1731. Lettre du comte Lipski à M. Pruner.
42. 12 avril 1731. Lettre du marquis de Fleury à M. Pruner.
43. Dossier formé par Nicolas Pittoni, commissionné par M. Pruner à Anvers le 6 avril 1731, pour défendre ses intérêts près des ministres Debrose à La Haye et Watzdorff à Londres. Avec copie des dépêches, envoyées du 10 avril 1731 au 2 décembre 1732 (99).
44. Dossier de C. A. de Orelli, commissionné par M. Pruner à Dresde. 18 juillet 1731 — 8 novembre 1731.
45. Dossier de la correspondance des directeurs de la compagnie d'Ostende avec leur représentant secret Rima (pseudonyme Legros) du 15 juin au 24 août 1731.
46. Code chiffré pour „les affaires de Pologne".
47. „Soutenue en Pologne et Angleterre pour Le Neptune et Le Cheval Marin." Registre tenu au comptoir de la Compagnie à Anvers. Du 7 novembre 1730 (Mission de Nicolas Carpentier alias Jean De la Rue au roi de Pologne) au 20 mars 1731.

Artykuł niniejszy, podający źródłowe informacje o mało znanych szczegółach podróży „Neptuna" i „Konia Morskiego" pod banderą Polski, otrzymaliśmy za łaskawem pośrednictwem Biura Propagandy i Informacyj Morskich St. hr. Ledóchowskiego.

Marynarze...

ST. hr. LEDÓCHOWSKI

SŁUŻBA na morzu, choć tak pociąga wyobraźnię, jest jednakże służbą bardzo ciężką, o czem częstokroć nie wiedzą ci, którzy nieliczne chwile w swem życiu spędzając nad morzem, mają możność obserwowania życia marynarzy jedynie podczas swych krótkich wycieczek.

Coraz bogatsza i różnorodna w swej treści literatura morska, stopniowo zaznajamia ludzi lądu z warunkami życia i służby na morzu — ale niezawsze czytane powieści, czy opisy podróży, bitew i burz morskich, dają wierny obraz tego, jak wielkiej trzeba odwagi, ile poświęcenia, siły woli i hartu — aby sprostać trudnym obowiązkom, ciążącym na marynarzu.

Niewątpliwie, jest to służba piękna, mająca wiele romantyzmu, godna rycerskiej tradycji Polaków, lecz wymaga nietylko siły fizycznej, ale i zapału, bowiem zawód marynarza połączony być musi z ukochaniem tego groźnego — a zarazem tak pociągającego żywiołu — jakiem jest morze, któremu z oddaniem poświęca się życie, zdolności i pracę.

W nagrodę za to marynarz jest panem morza, bo na swej drodze nie zna żadnych przeszkód w postaci granic lądowych, a wichry i fale nagiąć się muszą do jego twardych i wprawnych rąk, któremi dzierży żagiel i ster.

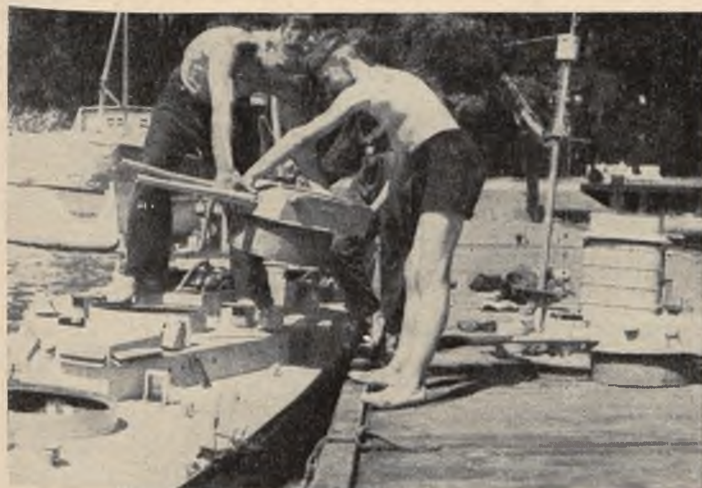
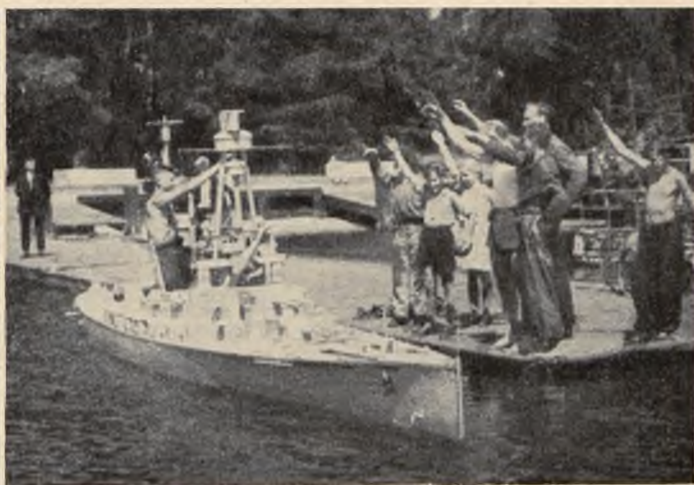
Charakter pracy marynarza, ciągłe przebywanie to tu — to tam, stykanie się z różnymi ludźmi w różnych krajach, wreszcie, raz borykanie się z niebezpieczeństwami — to znów rozkoszowanie się pięknem morza, z ludzi różnych narodowości, wyrabia pewien odrębny typ, o cechach wspólnych wszystkim marynarzom świata.

Ciągłe przebywanie na morzu wyrabia w nich przywiązanie i serdeczność dla rodziny, swego kraju i portu macierzystego — a w stosunku do współkolegów, marynarza zawsze cechuje uczynność i gotowość do poświęceń. To też marynarz wszędzie jest lubiany i życzliwie widziany mimo nabytej rubaszności i pewnej zadzierzystości.

Oprócz tego, warunki pracy w marynarce handlowej, wyrabiają w marynarzach samodzielność, rzutkość i pewien zmysł do przemysłu i handlu, co nie jest bez wartości w tych wypadkach, kiedy marynarze dla pewnych względów, rozstając się ze służbą na morzu, oddają się pracy dla tegoż morza, w różnych przedsiębiorstwach swego kraju.

Ujmując w ten sposób określenie charakterystycznych cech marynarza, pragnę zwrócić uwagę na nader ważne, mojem zdaniem, zagadnienie należytego wykorzystania wiedzy fachowej i doświadczenia, jakie ci ludzie w służbie morskiej nabyli — a których częstokroć warunki życiowe, (a czasem i mała liczebność floty) zmuszają do osiedlenia się na lądzie. Chodzi więc o to, aby wzbudzić zainteresowanie odnośnych czynników tymi ludźmi, którzy dla życia i rozwoju portu mogą być bardzo pożyteczni.

Całokształt życia portowego, wraz z wytwarzającemi się tam stosunkami gospodarczemi, handlowemi i przemysłowemi, bez czynnego udziału w nich marynarzy (wszelkich stopni i rang) nie da się pojąć, albowiem rozwój naszego portu i miasta Gdyni musi iść równocześnie w różnych kierunkach, przy uwzględnieniu wszystkich dziedzin — bo nie można zapominać, że obok bardzo rozległych zadań techniczno-fachowych portu — również ważnem jest stworzenie pewnej atmosfery, przez wniesienie ducha morskiego w życie portu i miasta.

Modelarstwo w Niemczech kwitnie. Ilustracja przedstawia montaż modelu pancernika „Hindenburg" w szkole modelarskiej w Poczdamie i moment odejścia modelu drogą wodną do Pillau.

Ilustracja na okładce numeru przedstawia moment regat w Plymouth w dniu 3 lipca r. b. Na czele amerykański yacht „Yankees", za nim „Astra" klasy „J".

W jednym z poprzednich artykułów poruszyłem temat tradycyjnego braterstwa portu z miastem, w którym podkreśliłem znaczenie tego współżycia nietylko w sensie przyjaźni czy koleżeństwa — lecz przedewszystkiem w znaczeniu takiego ułożenia się stosunków, aby marynarze osiedlający się na stałe na lądzie znaleźli tam pole do twórczej — pożytecznej pracy, przez co, wcielając się do miejscowego społeczeństwa, mogli przez obcowanie z ludźmi lądu urabiać w nich umiłowanie morza.

Wszczepienie pewnych idei, dążności i pojęć zawsze łatwiej może być dokonane przez ludzi przesiąkniętych tą ideą i danemi pojęciami, niż przez tych, którzy nie mając życiowej praktyki morskiej — tradycji wnieść nie mogą.

Praktycznie biorąc, pewien specyficzny duch i — że się tak wyrażę — zabarwienie, jakiem wyróżnia się każde miasto portowe, dzielnica, czy nawet kraj cały, jak to spotykamy tam, gdzie od wieków naród z morzem jest związany — odczuwa i uwidacznia się dlatego, że ludność takiej społeczności zżyła się i przyzwyczaiła myśleć, dążenia i czyny swe podporządkowywać tym wszystkim zadaniom i ideom, które leżą w interesach i celach tej społeczności, a to dzięki temu, że ustawicznie spotykają się z żywemi przykładami.

Gdynia, bez której dziś trudno wyobrazić sobie życie gospodarcze Polski, mimo że jako młode miasto portowe, swemi urządzeniami może już służyć wzorem dla niejednego portu starego — nie mająca jednak dotychczas zorganizowanego handlu i przemysłu portowego — jest doskonałym terenem dla zaprzęgnięcia w jej życie i pracę tych kadr marynarzy, którzy z konieczności rozpraszają się po całym kraju, w poszukiwaniu pracy częstokroć w zupełnie nieznanych dla siebie warunkach. Rezultaty rozpraszania się ludzi, posiadających wiedzę i fach morski, dla naszego młodego portu mogą być tylko ujemne, bo w ten sposób zatraca się możność wykorzystania tych cennych doświadczeń, jakie ci ludzie nabyli przez dziesiątki lat. A wszak wiadomo, że wiedza i doświadczenie to kapitał, tem dla naszego portu cenniejszy — że dopiero tworzyć go musimy przez szkolenie zastępów marynarzy z młodego pokolenia.

W zrozumieniu potrzeby tworzenia dobrych kadr marynarzy dla naszej marynarki handlowej, pracuje i wychowuje Szkoła Marynarki Handlowej w Gdyni pod światłym kierunkiem doborowego personelu nauczycielskiego, lecz i tu nasuwają się pewne drobne zastrzeżenia i uwagi, mianowicie w tym względzie, że przyszłych marynarzy wychowuje się może w duchu zbyt wojskowym, co nie odpowiada potrzebom marynarki handlowej. Następnie — szkolenie młodych uczniów na statkach szkolnych, o ile jest to nieodzowne w marynarce wojennej — o tyle zaś w marynarce handlowej może być pożyteczne — ale tylko dla kończących szkołę, i dla pierwszej praktyki oficerskiej.

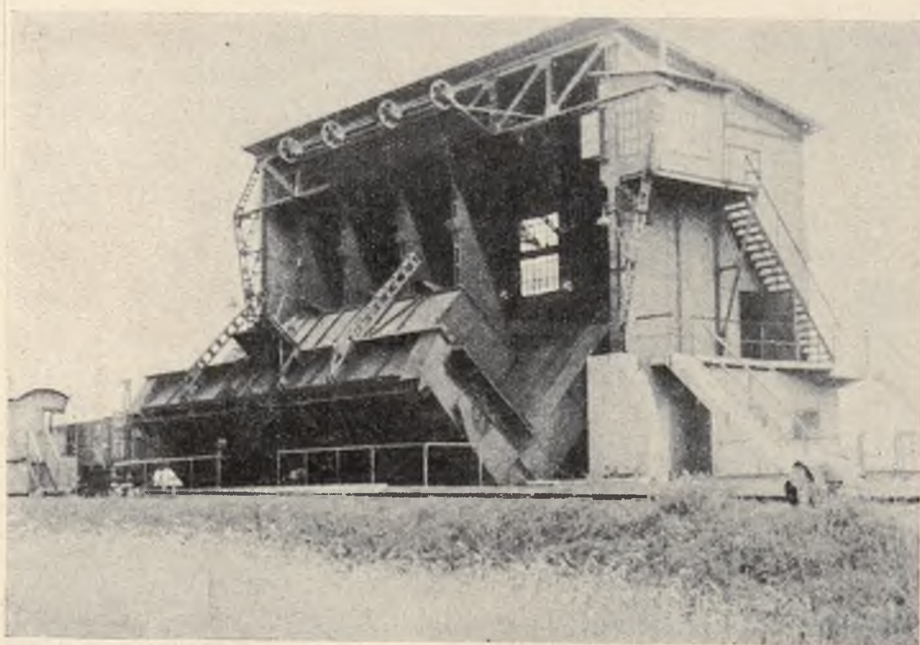
Praktyka młodych uczniów marynarki handlowej lepiej jeśli odbywałaby się na statkach handlowych, a nawet, gdyby to było możliwe, na statkach obcych państw. Przykładem tego poglądu był system nauczania w czarnomorskich szkołach w Chersoniu i Odesie. Pierwsza z nich, istniejąca dawniej, własnego statku nie miała, a uczniowie jej przez 36 miesięcy odbywali praktykę morską głównie na statkach pasażerskich, towarowych, naftowych na żaglowcach — i to corocznie na innym statku. Większa część uczni odbywała praktykę na statkach zagranicznych, zdobywając duże doświadczenie. Uczniowie zaś odeskiej szkoły odbywali swą praktykę tylko na żaglowcu szkolnym. Rezultat był ten, że kończący chersońską szkołę byli stale poszukiwani na dobre stanowiska, a uczniowie—szkoły odeskiej zdobywali zajęcia z trudem i to znacznie gorsze. Dowodzi to, że zupełnie inną jest praktyka w masie, a inną, gdy załoga składa się z kilku zaledwie ludzi.

Praca na statku różni się znacznie gdy dla wykonania pilnych czynności samemu trzeba orjentować się i wykonywać je samodzielnie. To też nic dziwnego, że marynarzy po siedmioletniej służbie na okręcie wojennym przyjmowano na statki handlowe dopiero po odbyciu praktyki od początku na statku handlowym.

Pozwalając sobie na zamieszczenie powyższej wzmianki o szkoleniu marynarzy, mam na uwadze zarówno dobro naszego portu i związanych z nim interesów handlowo-morskich — jak i dobro samych marynarzy, wychodząc z założenia, że praca dla morza i myśl o nim należy do całego społeczeństwa.

Omawiając szerzej zagadnienia i pracę marynarzy, jak też i potrzebę należytego wykorzystania ich praktycznej znajomości spraw morskich, kieruję się tem, że tą drogą osiągnąć można trzy ważne cele, a mianowicie usprawnienie prac w instytucjach i przedsiębiorstwach morskich, jako też stworzenie szeregu nowych przedsiębiorstw, dalej — rezerwowanie kadr morskich, zdatnych w razie potrzeby do obrony portu, i wreszcie — stałe podtrzymywanie w otoczeniu zapału dla morza, do czego zdolni są ludzie spaleni słońcem i wiatrem morskim, mający poczucie wolnego życia wśród bezmiaru wód.

Ponieważ zadaniem całego społeczeństwa jest piecza nad polską ideą morskiej, więc z tego względu, zamieszczając swe uwagi i spostrzeżenia, ujęte w szereg artykułów, choć one nie mogą wywołać widocznych zmian w ustalonych już stosunkach, jednak, możliwe, że znajdą oddźwięk przy realizacji dalszych poczynań



Gdynia. W porcie pracuje nowa wywrotnica do przeładunku węgla miałkiego.

Krążownik „Koenigsberg" w Gdyni

W DNIU 22 sierpnia przybył do Gdyni z rewizytą do polskiej marynarki wojennej krążownik niemiecki „Koenigsberg". Oddawszy na wysokości boji „GD" przepisany salut 21 strzałów Rzeczypospolitej Polskiej, następnie zaś 13 strzałów Dowódcy Floty (na które odpowiedział strzał za strzał O. R. P. Bałtyk) krążownik niemiecki wpłynął do portu i przycumował około dworca morskiego.

Przybycie niemieckiego okrętu wojennego, po raz pierwszy w dziejach polskiego portu — wywołało oczywiście duże zainteresowanie ze strony ludności. Dowódca okrętu kmdr. Schmundt złożył wizyty dowódcy floty kontr-admirałowi Unrugowi, dowódcy obrony wybrzeża kmdr. dypl. Frankowskiemu, komisarzowi Rządu Sokołowi i t. d. Po rewizytach odbyły się różne przyjęcia na cześć oficerów, podoficerów i marynarzy niemieckich, między innemi obiad gałowy w kasynie oficerów floty, zabawa w kasynie podoficerskiem, bal dla marynarzy na dworcu morskim, herbatka dla oficerów w domu zdrojowym staraniem miasta Gdyni, zawody sportowe i t. d. W międzyczasie kmdr. Schmundt z kilkoma oficerami udał się samolotem do Warszawy, gdzie złożył wizyty w ambasadzie niemieckiej, u kierownika ministerstwa spraw wojskowych gen. bryg. Kasprzyckiego i u szefa kierownictwa marynarki wojennej kontr-admirała Świrskiego, który wydał na cześć gości śniadanie. W godzinach południowych nastąpiło złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza przez delegację niemiecką. Postój krążownika trwał do dnia 25 sierpnia.



Gość niemiecki Gdyni, krążownik „Koenigsberg".

„Koenigsberg" jest nowoczesnym krążownikiem lekkim, wyporności standartowej 6000 ton, uzbrojonym w 9 dział piętnastocentymetrowych, rozmieszczonych w trzech basztach obrotowych, oraz w 4 działa 88 mm przeciwlotnicze, 8 działek 37 mm przeciwlotniczych, 8 karabinów maszynowych i 4 potrójne aparaty torpedowe. Siła maszyn wynosi 65.000 KM (turbiny do szybkości bojowej a dwa motory spalinowe do marszowej) szybkość 32,5 mili, zasięg około 10.000 mil. Pancerz 80—120 mm (pas pancerny, wieże i blokhauz) załoga 562 ludzi.

Próby M/S „Piłsudski"

OKRES prób jest zawsze okresem decydującym w życiu każdego okrętu. Od ich rezultatu zależy bowiem nietylko jego odbiór przez właściciela, ale oczywiście dalszy los danej jednostki pływającej. Znamy wypadki kiedy okręt po wykończeniu nietylko-że nie odpowiadał wymaganym warunkom stateczności, zwrotności i szybkości, ale wogóle nie nadawał się do użycia. Historja konstrukcji morskich zna takich wypadków mnóstwo. Takim był np. pancernik francuski „Henri IV", wcielony do floty dlatego tylko aby nie drażnić parlamentarzystów i nie wywoływać skandalu. Poważne wady miały pancerniki angielskie „Triumf" i „Swiftsure" budowane uprzednio dla jednej z republik południowo-amerykańskich i potem wcielone do floty brytyjskiej. Rosyjskie pancerniki przewracały się pod Cuszymą do góry stępką, albowiem posiadały niewystarczającą stateczność. W ostatnich czasach mieliśmy przykład trzech łodzi podwodnych, zbudowanych przez jedną ze stoczni angielskich dla Portugalji i przyjętych z dość poważnemi wadami konstrukcyjnemi, tylko dzięki wypłaceniu odpowiedniego odszkodowania. Oczywiście to samo dotyczy statków handlowych.

Przeciwnie — nieraz próby przechodzą wszelkie oczekiwania, jak to miało miejsce z kontrtorpedowcem francuskim „Le Terrible", który zbudowany dla szybkości kontraktowej 37 węzłów, osiągnął w próbach 45, albo z włoskiemi krążownikami typu „condottieri", z których kilka zostało zbudowanych w tych samych zakładach co M/S „Piłsudski" (zamiast 37 węzłów kontraktowych osiągnięto 42, wykazując przytem doskonałe zalety nawigacyjne i statyczne).

Jeśli chodzi o statki handlowe, to poza komisjami nadzorczemi i odbiorczemi bierze w nich udział zawsze komisja ekspertów „Lloyd's Register of Shipping" i ewentualnie innych instytucyj (jak np. Biuro



M/S „Piłsudski" w czasie pierwszej próby technicznej.

„Veritas"), mających orzec o klasyfikacji okrętu co do budowy i bezpieczeństwa. Same próby trwają kilka dni i obejmują poszczególne działy okrętowe, potem zaś próby ogólne wytrzymałości, zużycia paliwa, szybkości i t. p.

Próby M/S „Piłsudski" miały miejsce 12 i 13 sierpnia na bazie wyspy Cherso na Adryatyku. Odbyły się one pod kierunkiem technicznym dyrekcji Zjednoczonych Stoczni Adrjatyckich, których delegat — dyrektor stoczni Monfalcone kpt. Augusto Cosulich przewodniczył ze strony konstrukcyjnej. Z ramienia Linji Gdynia—Ameryka obecni byli pp.: dyr. Plinius, dr. Robb i inż. Petersen, ze strony ministerstwa Przemysłu i Handlu — inż. Bagniewski, ze strony „Lloyda" inż. Ormiston, Stuparich i Constantini. Nadto w charakterze gości wzięli udział: konsul generalny R. P. w Tryeście dr. Dygat, pułkownik Pelosio z biura technicznego Marynarki Italskiej, komandor Pchra Chakra z marynarki Siamu, budującej obecnie na stoczni Monfalcone jedenaście okrętów wojennych, oraz kilka osób z pośród kolonji polskiej i prasy. Wreszcie — oczywiście z urzędu obecni byli — inż. Contanzi — projektodawca kadłuba, oraz inż. Crovetti — dyrektor techniczny fabryki silników San Andrea, skąd pochodzi źródło mocy nowego okrętu.

Próby rozpoczęte przy pięknej pogodzie zakończyły się w czasie dość gwałtownego „sirocca". To też można się było przekonać o wartości statku także i przy wzburzonem morzu. Osiągnięta szybkość maksymalna wynosiła 20,269 węzła, pozatem próby dłuższe przy szybkości 18, 19 i 19,5 węzła wykazały mniejsze od spodziewanego zużycie paliwa, wynoszące średnio 158 gr. ropy na konia/godzinę przy szybkości marszowej. Zwrotność i stateczność okrętu nie pozostawiają nic do życzenia. To też w dniu 20 sierpnia ma miejsce oficjalny odbiór M/S „Piłsudski", a w siedem dni później rozpoczęta będzie pierwsza podróż z Tryestu do Gdyni.

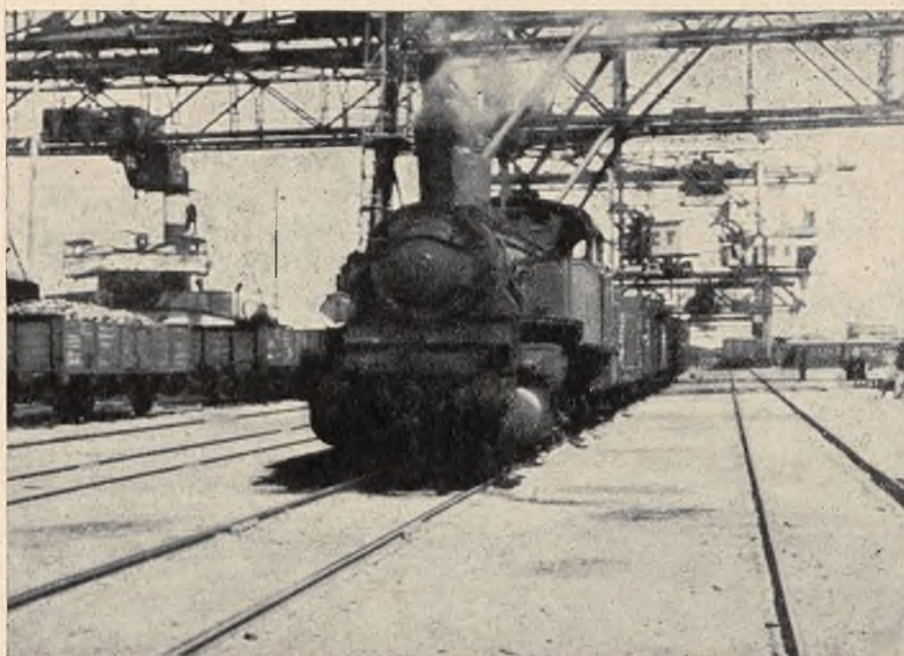
Linja Gdynia—Ameryka zyskała więc piękną jednostkę transatlantycką — największą w Polsce i na Bałtyku — za którą przybędzie nam niezadługo druga — identyczna — M/S „Batory".

J. KUNERT

Kierunki rozwoju przemysłu rybnego w Gdyni i na wybrzeżu

ROZWÓJ przemysłu rybnego na Wybrzeżu oraz w Gdyni, datuje się od niespełna trzech lat. Aż do roku 1933 tutejszy przemysł rybny był z nielicznemi wyjątkami raczej przemysłem chałupniczym o przestarzałych metodach produkcji i nie odgrywał większej roli w życiu gospodarczem Wybrzeża. Ale począwszy od roku 1933 następuje silny rozwój tego przemysłu, przyczem cały szereg poważnych firm z tej branży osiedlonych w południowo-zachodniej części Polski przenosi się do Gdyni, czyniąc tu poważne inwestycje przemysłowe. Nowe zakłady przemysłu rybnego, a więc wędzarnie i fabryki konserw rybnych, wybudowane na terenie Gdyni i Wybrzeża są urządzone podług ostatnich wymogów techniki produkcyjnej w tej branży i nastawione na produkcję masową.

Jak silny był rozwój przemysłu rybnego w Gdyni o tem najlepiej świadczą cyfry statystyczne. Na początku roku 1933 było w Gdyni ogółem 29 pieców wędzarniczych, przy końcu zaś tego samego roku 53 pieców. W roku 1934 przybyło dalszych 40 pieców, a w roku 1935 — 20 pieców. W chwili obecnej Gdynia liczy więc ogółem 113 pieców wędzarniczych wobec 29 pieców na początku 1933 roku. W ostatnich latach, szczególnie w roku 1933 i 1934, nastąpił również rozwój przemysłu rybnego, a w szczególności wędzarniczego, na półwyspie helskim.



Gdynia. Fragment portu węglowego.

Powyższy rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie sprawił, iż przemysł ten jest obecnie w stanie nie tylko pokryć całe zapotrzebowanie w kraju na ryby wędzone i znaczną część zapotrzebowania na konserwy rybne, ale może również eksportować poważne ilości zagranicę.

Rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie ma doniosłe znaczenie dla naszego gospodarstwa narodowego. Jak długo nie istniał silnie rozwinięty przemysł rybny, Polska sprowadzała z zagranicy oraz Gdańska poważne ilości ryb wędzonych oraz konserw i marynat rybnych. Szczególnie Gdańsk odgrywał dawniej rolę głównego dostawcy przetworów rybnych do Polski, gdzie nie spotykał się z żadną poważniejszą konkurencją. Obecnie, w ciągu kilku lat, stosunki w tej dziedzinie zmieniły się radykalnie i w branży rybnej posiadamy własną produkcję, mogącą pokryć całe zapotrzebowanie krajowe oraz wywozić poważne ilości na zagraniczne rynki zbytu.

Rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie ma bardzo duże, mimo iż dotychczas częste niedoceniane, znaczenie dla życia gospodarczego Wybrzeża oraz dla uprzemysłowienia Gdyni.

Z rozwojem tego przemysłu związany jest ściśle w pierwszym rzędzie rozwój naszego rybołóstwa morskiego. Nie można bowiem rozwinąć rybołóstwa morskiego bez odpowiednio silnego przemysłu. Masowe połowy ryb jest wówczas tylko możliwy o ile jest na nie masowy zbyt. A ry-

by morskie mogą iść do konsumcji masowej przeważnie tylko po ich przetworzeniu, to jest w formie ryb wędzonych oraz konserw i marynat rybnych. To też popieranie rozwoju rybołóstwa morskiego, przez wprowadzanie postępowych systemów połowu, budowę kutrów rybackich, organizację zakupu sprzętu rybackiego etc. bez równoczesnego popierania rozwoju przemysłu, byłoby polityką błędną, mogącą doprowadzić do ciężkich komplikacyj gospodarczych.

Rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie ma następnie doniosłe znaczenie dla uprzemysłowienia Gdyni i Wybrzeża. Przemysł ten pociąga bowiem za sobą rozwój całego szeregu innych branż przemysłowych jak przemysłu drzewnego, fabryk skrzynek i beczułek, papieru, puszek, octu i t. d. Rozwój przemysłu rybnego stwarza również handel rybny, dający już obecnie zatrudnienie w Gdyni i na Wybrzeżu kilkuset osobom.

Pod względem popytu na siły robocze, istnieje bardzo mało przemysłów które w stosunku do wartości produkcji wymagają tak licznej siły roboczej jak przemysł rybny, a szczególnie przemysł wędzarniczy. Na każdy bowiem piec wędzarniczy przypada w procesie produkcji 4 robotników, przyczem jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w sezonie produkcyjnym, który trwa 5 miesięcy, często praca w wędzarniach odbywa się na dwie lub trzy zmiany, wówczas zrozumiemy, jak wielkie ilości rąk roboczych zatrudnić może na tutejszym terenie przemysł rybny. Przyczem sezon pracy w tym przemyśle przypada na miesiące zimowe o największem natężeniu bezrobocia.

W końcu chciałbym również podkreślić, iż przemysł rybny odgrywa ważną rolę w dziedzinie przetwórczych przemysłów spożywczych, które posiadają tak doniosłe znaczenie dla obronności każdego kraju. Dla przykładu wspomnę, iż w czasie ścisłej blokady Niemiec, w ostatnich latach wojny światowej, przeszło 60% artykułów, któremi żywiły się Niemcy, stanowiły ryby i przetwory rybne. Przyczem fabryki konserw rybnych mogą być, w razie potrzeby, w ciągu kilku dni zamienione na fabryki konserw mięsnych.

Jak z powyższego widać, przemysł rybny ma dla licznych powodów prawo bytu na tutejszym terenie i prawo do poparcia jego rozwoju.

We wszystkich krajach w Europie państwa otaczają specjalną opieką przemysły rybne, doceniając ich rolę w rozwoju życia gospodarczego, a szczególnie w rozwoju rybołóstwa i wytwarzania popytu na siły robocze. W licznych krajach rozwój przemysłu rybnego zadecydował o ich uprzemysłowieniu jak np. w Norwegji, Estonji i Łotwie, gdzie przemysł rybny stanowi obecnie jedną z największych branż przemysłowych. Polska nie ma bynajmniej gorszych od tych krajów możliwości rozwoju przemysłu rybnego. Jeżeli kraje posiadające stary i doświadczony przemysł rybny, jak Niemcy, Anglja, Francja, Holandja, Danja i td. okazują przemysłowi temu daleko idącą pomoc, pomimo, iż posiada on dawno zamortyzowane zakłady przemysłowe oraz wyrobioną tradycję i klijentelę, to tembardziej u nas w Polsce przemysł ten cieszyć się powinien specjalnem poparciem, gdyż jest przemysłem młodym i słabym finansowo oraz organizacyjnie, który mimo wspaniałych teoretycznie możliwości rozwoju, może z braku zrozumienia i należytej pomocy zupełnie nie osiągnąć należytego poziomu.

Nie trzeba bowiem zapominać, że wprawdzie z jednej strony nasz przemysł rybny oparty jest o obfity surowiec i stale wzrastający rynek zbytu, ale z drugiej — pracuje on w specyficznie trudnych warunkach, które są następujące.

1). Obfitość, a nawet nadmiar surowca w pewnych okresach czasu, oraz prawie zupełny jego brak w innych okresach, powoduje, iż praca tego przemysłu jest nietylko sezonowa, ale, śmiało można powiedzieć, wręcz gorączkowa w pewnych dniach, czy też tygodniach. Nie należy zapominać, że surowiec rybny jest tak samo towarem szybkopsującym się



Wyprawa po złoto „Lusitanji". Statek ratowniczy „Ophir" podjął próby wydobycia ładunku złota zatopionego w r. 1917 na pokładzie S/S „Lusitania". Do tego celu użyty zostanie aparat nurkowy pozwalający na przebywanie w ciągu 8 godzin pod wodą. Aparat ten wykonany całkowicie z metalu, zaopatrzony jest w telefon łączący nurka ze statkiem.

jak i główny wytwór przemysłu rybnego to jest ryba wędzona. Powoduje to przy masowej produkcji na większą skalę, konieczność niezmiernie sprawnej organizacji pracy oraz szybkości w produkcji i sprzedaży towaru wędzonego.

Niestety, ani nasze ustawodawstwo pracy, ani ustawodawstwo podatkowe nie uwzględniają tego specyficznego charakteru przemysłu rybnego. Ośmiogodzinny dzień pracy jest często praktycznie niemożliwy do zastosowania w tej branży. Tak samo sprawa wysokości świadectw przemysłowych, gdzie zatrudnienie chwilowe większej liczby robotników chociażby przez 1 lub 2 dni, stwarza przymus prawny do wykupienia nadmiernie wysokiego świadectwa przemysłowego, bynajmniej nie faworyzują rozwoju tego przemysłu. Wymogi przepisów sanitarnych są również zbyt wygórowane i trudne do zrealizowania dla tak młodego i słabego finansowo przemysłu jak tutejszy przemysł rybny. Przyczem wędzarnie i fabryki konserw rybnych w porcie gdyńskim należą do najlepiej i najpostępowiej urządzonych w całej Europie pod względem zdrowotności i higjeny pracy.

2). Następnym powodem sprawiającym poważne trudności jest duża odległość taryfowa tutejszego przemysłu od najważniejszych rynków zbytu wewnątrz kraju. Ryby wędzone są towarem masowym i tanim a przytem towarem łatwopsującym się. Wymagają więc szybkiego i przedewszystkiem taniego przewozu.

Taryfy kolejowe, mimo kilkakrotnych obniżek, nie są jeszcze dostatecznie do wymogów tego przemysłu przystosowane.

Również drzewo olchowe do wędzenia, sprowadza się do tutejszych wędzarń aż z kresów wschodnich, co przy wysokich kosztach przewozu, przewyższających dwa razy wartość towaru, nadmiernie podraża koszt produkcji.

3). Wreszcie chciałbym podkreślić charakterystyczną cechę przemysłu rybnego, którą jest duże ryzyko w produkcji, na skutek nagłych wahań cen na surowiec, co zależne jest od stanu połowów, a więc od warunków atmosferycznych. Cena na surowiec potrafi w ciągu jednego lub dwóch dni spaść lub podnieść się o kilkaset procent, co powoduje duże straty w przemyśle. Dla przykładu wspomnę, że w tegorocznym sezonie cena na surowiec skoczyła raz z 2 zł za 50 kg. surowych szprotów jednego dnia, na 10 zł. za 50 kg. drugiego dnia. Ci wędzarnicy, którzy zakontraktowali wówczas dostawy do konsumcji po cenach ustalonych na podstawie ceny 2 zł. za 50 kg surowca, ponieśli naturalnie olbrzymie straty. Również jeżeli spada nagle cena na surowiec, to stratę ponosi zwykle wędzarnik, gdyż nie może sprzedać już towaru wyprodukowanego w przeddzień lub dwa dni przedtem po cenie odpowiadającej poprzedniej wyższej cenie surowca. Sam proces produkcji kształtuje się również zbyt drogo na tutejszym terenie na skutek wysokich kosztów drzewa oraz wody i światła. Dla przykładu pozwolę sobie nadmienić, że wędzarnie płacą prawie tyle za kanalizację ile za zużytą wodę. Jak z powyższego widać warunki pracy w przemyśle rybnym nie są bynajmniej łatwe. Fabryki osiadłe na terenie portu gdyńskiego posiadają przytem krótkie terminy dzierżawne na 25 do 30 lat, co stawia możliwość amortyzacji inwestycyj w tym okresie czasu pod dużym znakiem zapytania. Terminy te należałoby przedłużyć jak również zmniejszyć tenuty dzierżawne, gdyż uniemożliwiają one należytą amortyzację.

Przemysł rybny na Wybrzeżu oraz w Gdyni potrzebuje dla swego rozwoju pomocy finansowej w formie długoletnich i nisko oprocentowanych kredytów inwestycyjnych. Tu również na największe trudności napotykają wędzarnie i fabryki konserw rybnych usadowione na terenie portu gdyńskiego. Nie są one bowiem właścicielami gruntów na których fabryki ich stoją i nie mogą dać zabezpieczenia hipotecznego. Wprawdzie zabezpieczenie hipoteczne możnaby oprzeć na t. zw. prawie zabudowy, ale brak katastru dla nowych terenów portowych uniemożliwia realizację powyższego. Starania Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni aby uzyskać dla tych wędzarń kredyt pod cesję umowy dzierżawnej, nie odniosły spodziewanych skutków i żadna z wędzarń nie otrzymała pożyczki. Obecnie sprawa kredytów dla przemysłu rybnego jest tem aktualniejsza, iż przemysł ten na tutejszym terenie, nastawiony jest już na masową produkcję konserw rybnych i posiada bardzo duże i zupełnie realne możliwości eksportowe. Już w chwili obecnej przemysł gdyński eksportuje szproty w oliwie do Stanów Zjednoczonych, skąd posiada liczne zapytania nietylko na konserwy i przetwory rybne ale również na szproty wędzone. Ogromne możliwości dla eksportu, dotychczas niewykorzystane, przedstawiają rynki Lewantu i Bliskiego Wschodu a w szczególności Palestyna i Egipt, skąd firmy tutejsze otrzymują liczne zapytania a nawet zamówienia, których dla braku środków finansowych nie mogą wykonać. Dzieje się to naturalnie z olbrzymią szkodą dla naszego gospodarstwa narodowego i eksportu i to w chwili kiedy nasz bilans handlowy jest pasywny.

Firmy tutejsze wyczerpane finansowo inwestycjami poczynionemi w ostatnich dwóch latach, nie są w stanie bez pożyczek na zakup blachy, puszek, przypraw, maszyn i t.d. podjąć się eksportu na większą skalę. Dzieje się to również w chwili, kiedy nasz przemysł rybny ma wyjątkowe i mogące przeminąć możliwości eksportu.

Nie będzie przesadą, o ile powiem, że przemysł rybny, szczególnie w Gdyni i na Wybrzeżu, ma taką samą okazję obecnie do rozwinięcia eksportu, jaką miał nasz przemysł węglowy w roku 1926. Niechęć całego sze-



Le Havre. Nowy dworzec morski otwarty niedawno przez prezydenta Lebrun'a żywo przypomina nasz dworzec w Gdyni.

regu krajów do handlu z Niemcami, jak również trudne obecnie warunki tego handlu, powodują, iż handel licznych krajów szuka innych źródeł zakupu konserw i przetworów rybnych. Towar odpowiadający wymaganiem, a z drugiej strony tani, może dać prawie wyłącznie Polska i okazję tę należałoby wykorzystać. Niechęć do Niemiec najlepiej ilustruje fakt, że przy zamówieniu szprotów w oliwie do Stanów Zjednoczonych Amerykanie zażądali od firmy gdyńskiej, aby puszki nietylko miały napis „Made in Poland", ale również etykiety w języku polskim, żeby nie było najmniejszego podejrzenia, iż towar jest niemiecki. Ale konjunktura ta może minąć i dlatego umożliwienie eksportu fabrykom konserw rybnych w Gdyni i na Wybrzeżu, przez przyznanie odpowiednich na ten cel kredytów nie powinno być odwlekane lub też niedoceniane.

Przemysł rybny a szczególnie wędzarniczy, ma olbrzymie znaczenie przedewszystkiem jednak dla odżywiania ludności niezamożnej u nas w kraju, której bardzo duży odsetek jest niedożywiany lub odżywia się nieracjonalnie. Przemysł rybny daje ludności niezamożnej w trudnym okresie zimowym masowy i tani artykuł, jakim są szproty wędzone o wielkiej wartości odżywczej. Konsumcja ryb morskich stale u nas wzrasta ale ciągle jeszcze jest zbyt mała w porównaniu z innemi krajami w Europie. W Polsce konsumcja ryb na głowę ludności wynosi około 3 kg. rocznie, podczas gdy w Niemczech około 12 kg. rocznie, Holandji 20 kg. rocznie, Francji 10 kg. rocznie i Norwegji 100 kg. rocznie.

Powyższe uwagi ilustrują znaczenie i ogólne warunki pracy przemysłu rybnego na tutejszym terenie,. W dalszym ciągu pozwolę sobie przystąpić do omówienia obecnej sytuacji gospodarczej w przemyśle rybnym.

Sytuacja ta nie była dobra już w roku 1933/34 ale w tegorocznym sezonie nosiła cechy wręcz alarmujące.

W sezonie 1933/34 złowiono na wodach polskich 7.593.500 kg szprotów wartości 871.198 zł. podczas kiedy w sezonie 1934/35 złowiono 8.335.600 kg. szprotów wartości 739.078 zł. Jak z powyższych cyfr widać mimo, iż połowy szprotów wzrosły o poważną ilość 742.100 kg. czyli o prawie 10% w stosunku do poprzedniego sezonu, to ogólna wartość złowionych szprotów nietylko że nie wzrosła, lecz przeciwnie poważnie spadła o 132.120 zł. czyli o prawie 18% w porównaniu do sezonu 1933/34. Najniższa notowana w sezonie cena za 1 kg. szprotów wędzonych wynosiła w r. 1935 26 gr. podczas gdy w sezonie poprzednim t. j. w r. 1934 — 45 gr. Mimo zwiększonych więc połowów, rybołóstwo morskie i przemysł rybny, otrzymały znacznie mniej pieniędzy za swoją pracę i produkcję. Skutek jest taki, że rybacy nie mogą spłacać rat za otrzymanę na długoterminowy kredyt kutry gdyż znajdują się w biedzie, a przemysł rybny zamknął sezon bądźto ze stratami, bądźteż z tak minimalnemi zyskami, że po tegorocznym sezonie wogóle nie można mówić o rentowności w dziale przemysłu rybnego.

Powodem tej fatalnej sytuacji gospodarczej była w pierwszym rzędzie konkurencja przemysłu rybnego w Gdańsku, który przez niedostateczną ochronę polskiego przemysłu rybnego w umowie gospodarczej polsko-gdańskiej, miał możność dzikiej konkurencji z tutejszym przemysłem na rynku polskim.

Przywóz ryb wędzonych z Gdańska do Polski ograniczony został wprawdzie kontygentami, ale ze strony Polski nie ma żadnej efektywnej kontroli nad przywozem ryb wędzonych do kraju i w tych warunkach jest to jednoznaczne z brakiem wszelkich ograniczeń kontygentowych. O ile bowiem kupiec z Polski, kupując ryby wędzone w Gdańsku nie potrzebuje żadnych pozwoleń wywozu, które wydawane są przez Danziger Fischzentrale tylko w wypadkach wywozu ryb do Polski przez firmę gdańską, to nietrudno zrozumieć jak się w praktyce kształtuje cały ten wywóz. Pozatem kontygent gdański jest zbyt wysoki i Gdańsk stara się sprzedać ryby wędzone w Polsce za każdą ofiarowaną cenę. Szproty wędzone sprzedaje przemysł gdański po znacznie niższej cenie w Polsce niż na terenie Wolnego Miasta, przyczem dzięki zgleichszaltowaniu całego rybołóstwa i przemysłu był w stanie sprzedawać ryby wędzone w ubiegłym sezonie po cenach znacznie niższych od kosztów własnych produkcji przemysłu rybnego w Gdyni i na Wybrzeżu. Dość powiedzieć, że cenę za surowiec dostarczony przez tamtejszych rybaków do wędzarń gdańskich ustalano według uzyskanej przez wędzarnie gdańskie ceny sprzedaży ryb wędzonych w Polsce. W tych warunkach nastąpił w sezonie katastrofalny spadek cen, który uniemożliwiła, tak tutejszym rybakom, jak i przemysłowi rybnemu rentowną pracę. Równocześnie Gdańsk utrudniał tranzyt kołowy ryb wędzonych przez terytorjum gdańskie z Gdyni do wnętrza kraju, wprowadzając szykany przy przejeździe samochodów z rybami.

Przez umowę gospodarczą, Gdańsk ma możność nieograniczonej konkurencji w dziale ryb wędzonych na terenie Polski i prowadzi ją przeważnie przez politykę zbijania cen i licytowania ich in minus. Gdańskowi chodzi przedewszystkiem o zatrudnienie bezrobotnych w sezonie zimowym i rentowność cen nie odgrywa dużej roli. Wędzarnie gdańskie korzystają przytem z wydatnej pomocy Senatu Wolnego Miasta, co pozwala im godzić się z powyższą polityką. Charakterystyczną była w tegorocznym sezonie polityka produkcyjna przemysłu gdańskiego. Wędzarnie gdańskie zniżały stale cenę na ryby wędzone i w chwili kiedy cena była poniżej wszelkiego racjonalnego po-



Le Havre. Ostatnie zaburzenia w portach francuskich doprowadziły do strajku załóg okrętowych. Ilustracja nasza przedstawia „Normandie" pod osłoną patroli policyjnych.

ziomu, zawieszały pracę na kilka tygodni. W okresie zawieszenia pracy przez Gdańsk, przemysł w Gdyni i na Wybrzeżu uzyskiwał po pewnym czasie wzrost cen. Wówczas Gdańsk uruchamiał swoje wędzarnie i wykorzystywał zwyżkę cen, prowadząc jednak ciągle politykę licytacji cen in minus. W momencie kiedy ceny znowu spadły nadmiernie, unieruchamiał pracę aby nie dokładać. Dokładać musiał wówczas przemysł w Gdyni i na Wybrzeżu.

Obecnie wobec spadku guldena, siła konkurencyjna przemysłu gdańskiego wzrosła bardzo znacznie i, o ile nie wprowadzi się środków zaradczych, to w nadchodzącym sezonie, który znacznie się już za kilka miesięcy, dojść może do katastrofalnej sytuacji, do zawieszenia na dłuższy czas połowów, względnie do znacznego ich ograniczenia, oraz do częściowego unieruchomienia wędzarń w Gdyni i na Wybrzeżu. Byłoby to katastrofą dla całego życia gospodarczego na Wybrzeżu, gdyż oprócz sezonu letniego, letniskowego i budowlanego, największą rolę odgrywa sezon masowych połowów i masowej produkcji ryb wędzonych, trwający od listopada—grudnia do marca — kwietnia.

Wobec ustalenia już kontygentów na przywóz ryb wędzonych z Gdańska do Polski w nadchodzącym sezonie, jedynym środkiem ochronnym mogącym do pewnego stopnia zamortyzować fatalne skutki spadku guldena jest wprowadzenie ścisłej kontroli granicznej nad przewozem ryb wędzonych z Gdańska, celem uchronienia rynku polskiego przed przywozem pozakontygentowym oraz odbiór całego kontygentu gdańskiego w rybach wędzonych przez tutejszy przemysł rybny.

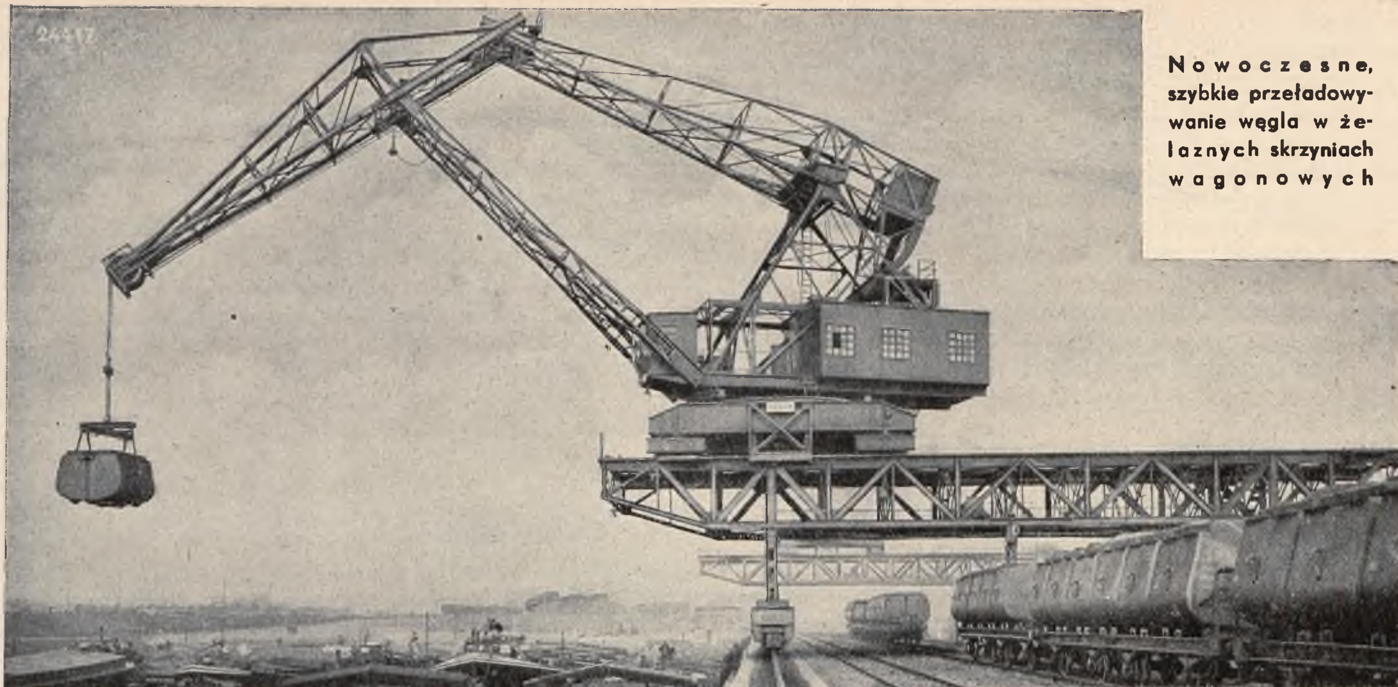
Jedynie przejęcie na swój rachunek i do swojej dyspozycji przez tutejszy przemysł rybny całego kontygentu gdańskiego na szproty wędzone, jest w stanie uchronić nasz przemysł jak również i rybołóstwo morskie od katastrofalnego spadku cen, który może być wobec dewaluacji guldena jeszcze silniejszy niż w ubiegłym sezonie.

Uniemożliwi te licytację cen in minus, które będą wówczas jedynie zależne od podaży surowca z połowów polskich. Wprowadzenie tego jest konieczne, gdyż polski przemysł rybny nie może bronić się przed konkurencją gdańską, nie posiada bowiem prawa wywozu ryb wędzonych i przetworów rybnych do Gdańska. Podczas więc kiedy rynek zbytu przemysłu polskiego wystawiony jest na konkurencję gdańską, to rynek gdański jest zupełnie zamknięty przed przemysłem polskim. Gdyby rynek gdański był otwarty dla naszego przemysłu, wówczas przemysł rybny w Gdańsku napewno nie mógłby sprzedawać ryb wędzonych taniej w Polsce niż na terenie Wolnego Miasta i czerpać z rynku wewnętrznego nadwyżki na dumpingową sprzedaż w Polsce.

Postulat przejęcia całego kontygentu gdańskiego na ryby wędzone a szczególnie szproty przez przemysł polski jest tembardziej uzasadniony, iż wszystkie artykuły polskie idące do Gdańska są również odbierane przez tamtejsze centralne organizacje branżowe, przez Fischzentrale, Milchzentrale i t.p. półoficjalne instytucje, które rozdzielają towar wśród hurtowników i detalistów. O ile Gdańsk nie dopuszcza polskich kontygentów przywozowych do bezpośredniej sprzedaży na wolnym rynku w Gdańsku, ze względu na obawę przed zbytnią konkurencją, to takie same ograniczenia wprowadzić powinien Rząd Polski, tembardziej, iż w przeciwnym razie może stworzyć się katastrofalna sytuacja dla przemysłu rybnego i rybołóstwa na Wybrzeżu.

Oprócz tego należałoby wprowadzić kontrolę graniczną, gdyż istnieją uzasadnione obawy, że pomimo przejęcia całego kontygentu przez tutejszy przemysł duże ilości ryb wędzonych przeszłyby z Gdańska do Polski.

Gdyński przemysł rybny ma nadzieję, iż wyżej omówione postulaty zostaną uwzględnione przez Rząd Polski w toczących się obecnie rokowaniach polsko-gdańskich, gdyż chodzi tu już nietylko o dalszy rozwój ale o egzystencję tego przemysłu, który dopiero parę lat temu rozwinął się na tutejszym terenie.



Nowoczesne, szybkie przeładowywanie węgla w żelaznych skrzyniach wagonowych





Przeładowywanie węgla i koksu z wbudowanymi sitami i sortownią





DEMAG

DŹWIGI I URZĄDZENIA PRZEŁADOWCZE

dla wszelkiego rodzaju towarów

Mosty przeładunkowe od 20 do 200 m rozpiętości, również z wbudowanymi bunkrami, taśmy transportowe i urządzenie rozdzielcze, krany wyładowcze z zasięgiem ramienia do 35 m.

Dźwigi obrotowe, przesuwalne na torach normalnych lub gąsienicach do 10 ton nośności.

Elektryczne, szybkobieżne podnośniki dla magazynów i warsztatów, normalne suwnice i lekkie przesuwalne dźwigi wiszące, specjalne chwytaki dla różnorodnych towarów, dla przegłębi statków, jednolinowe i motorowe, chwytaki „Polyp".

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

J. JANIAK

Polskie obroty towarowe

z Anglją, Irlandją i posiadłościami brytyjskiemi przez port gdyński w r. 1934

STATYSTYKA naszych obrotów towarowych za rok 1934 wykazuje, że ogólny przywóz towarów z Anglji, Irlandji i posiadłości brytyjskich wyniósł 191.284 ton, co stanowi 19,3% ogólnego importu przez Gdynię. Z tej cyfry na Anglję i Irlandję przypada 100.770 ton (10,2% ogólnego importu) natomiast na posiadłości brytyjskie 90.514 ton (9,1% ogólnego importu).

Najpoważniejszą cyfrą na przywozie z Anglji są metale i wyroby z nich 58.642 ton; zpośród tej pozycji 95,4% stanowi złom 55.922 ton. Ważną pozycję stanowią surowce włókiennicze i wyroby z nich 13.287 ton z czego przypada na wełnę 6.303 ton, bawełnę 1.721 ton, szmaty 2.153 ton. Pozycja wytworów pochodzenia zwierzęcego wynosi 9.265 ton, w czem śledzi solonych przywieziono 7.612 ton, śledzi świeżych 1.621 ton.

Innemi artykułami odgrywającemi większą rolę w naszych stosunkach handlowych z Anglją są: kakao 1275 ton, herbata 580 ton, tłuszcze zwierzęce 2.640 ton, tytoń 1.113 ton, przetwory chemiczne 893 ton, kauczuk 877 ton, maszyny 1.334 ton. Niewspółmiernie małą cyfrę stanowią samochody, których przywieziono zaledwie 19 ton.

Przywóz z Irlandji wynosi 5.840 ton, w tem złomu 5.824 ton.

Analizując import z posiadłości Brytyjskich trzeba przedewszystkiem wziąć pod uwagę Indje Brytyjskie, z których ogółem przywieziono 53.380 ton. Z Indyj Brytyjskich przywozimy przeważnie surowce, jak ryż surowy 44.401 ton, nasiona oleiste 1.775 ton, bawełnę 3.610 ton, jutę 2.556 ton, kauczuk 289 ton, miedź 204 ton.

Z innych na uwagę zasługuje import z Afryki Brytyjskiej 17.557 ton, w czem nasion oleistych 9.521 ton, kakao 1.002 ton, rudy manganowej 5.075 ton, wełny 1.506 ton; następnie import z Nigerji 7.961 ton, przeważnie pirytów 7.400 ton; dalej z Unji Południowo-Afrykańskiej 4.806 ton, w tem nasion oleistych 4.274 ton; z Australji 3.243 ton, w tem wełny 2.871 ton; z Kanady 1.929 ton, w tem miedzi 700 ton, złomu 949 ton; z Malakki Bryt. 935 ton w tem kauczuku 897 ton; z Cejlonu 704 ton, w tem nasion oleistych 210 ton, skór 275 ton, kauczuku 140 ton.

Eksport do Anglji, Irlandji i posiadłości brytyjskich przez port gdyński w roku 1934 wyniósł 1.005.406 ton, co stanowi 16,2% ogólnego eksportu przez Gdynię; z tego na Anglję i Irlandję wypada 945.432 ton (15,2% ogólnego eksportu). Na posiadłości brytyjskie 59.974 ton (1% ogólnego eksportu).

Do Anglji najwięcej wyeksportowaliśmy drewna i wyrobów z niego 178.771 ton, w tem desek i łat 172.627 ton, kopalniaków 4.191 ton, dykt i fornierów 759 ton, mebli giętych 476 ton; następnie wytworów pochodzenia zwierzęcego 44.463 ton, w tem bekonów 23.920 ton, drobiu bitego 1.660 ton, jaj 15.902 ton, masła 2.719 ton; pozatem z innych ważniejszych pozycyj wymienić należy: mąka pastewna 1.057 ton, ryż wyłuszczony 898 ton, warzywa 435 ton, węgiel kamienny 4.525 ton, wędliny 2.566 ton, konserwy mięsne 1.632 ton, cukier 23.019 ton, tkaniny 1.852 ton, wyroby żelazne i metalowe 1.400 ton.

Do Irlandji wywieziono 680.563 ton, w tem węgla kamiennego 679.354 ton. Wywóz do posiadłości Brytyjskich przedstawia się następująco: do Malakki Bryt. 22.349 ton w tem węgla 22.040 ton; do Afryki Bryt. 13.584 ton, w tem węgla 10.288 ton, kopalniaków i słupów telegraficznych 450 ton, desek i łat 1.952 ton; do Indyj Bryt. 13.316 ton w tem cukru 7.056 ton, dykt i fornierów 687 ton, żelaza handlowego 1.207 ton, wyrobów żelaznych i metalowych 941 ton, rur żeliwnych 1.761 ton, cynku 793 ton; do Australji 9.794 ton, w tem węgla kamiennego 9.625 ton; do Malty 555 ton, w tem cukru 509 ton, do Unji Południowo-Afrykańskiej 142 ton, w tem dykt i fornierów 50 ton, wyrobów żelaznych i metalowych 62 ton; do Kanady 122 ton; do Cejlonu 53 ton, w tem wyrobów żelaznych i metalowych 26 ton; do Sudanu Brytyjskiego 31 ton; do Antyli Brytyjskich 15 ton; do Cypru 11 ton; do Gwinei Bryt. 4 ton.

Trzeba stwierdzić, że w naszych stosunkach handlowych z Anglją i jej posiadłościami, poważną rolę w przywozie odgrywają surowce przeznaczone do przeróbki w kraju, natomiast w wywozie poza węglem i drzewem duży procent stanowią produkty gotowe i półfabrykaty.

Wzrost udziału portów polskich w handlu zagranicznym

UDZIAŁ portów polskich w ogólnym handlu zagranicznym Polski wzrasta bez przerwy. Według zestawień Tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 33 z dn. 17 b. m udział portów w ogólnym handlu zagranicznym Polski wynosił w pierwszem półroczu 1933 r. 70,7%, w pierwszem półroczu 1934 r. 71,5% i w pierwszem półroczu 1935 r. 73,5%.

Udział Gdyni wzrasta odpowiednio w tym czasie z 37,3% na 38,4% i wreszcie na 43,5%. Natomiast udział Gdańska spada z 33,4% na 33,1% i na 30,0%.

Tak sprawa przedstawia się, jeżeli chodzi o wagę obrotów. Natomiast przy porównaniu wartości obrotów rozwój pracy portów polskich przedstawia się nieco inaczej. Mianowicie: udział wartości handlu przez porty w wartości ogólnego handlu zagranicznego Polski podnosił się w ostatniem trzechleciu (w pierwszych półroczach) następująco: z 52,4% na 59,9% i na 63,4%.

Udział Gdyni wzrastał bez przerwy z 28,8% na 38,1% i na 41,3%, natomiast udział Gdańska w 1934 r. obniżył się w stosunku do 1933 r. z 23,6% na 21,8% ale już w 1935 r. podniósł się do 22,1%.

Zaznaczyć w końcu należy, że udział Gdańska w wartości samego wywozu wzrastał przez ostatnie trzechlecie stale z 30,1% na 30,9% i na 32,8%.

Bilans handlowy Polski w lipcu dał saldo dodatnie

BILANS Handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i w. m. Gdańska w lipcu b. r. przedstawiał się według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego jak następuje:

Przywóz 192,493 ton, wartości 73,198 tys. zł.

Wywóz 1.088,396 ton, wartości 76,317 tys. zł.

W ten sposób handel zagraniczny w lipcu dał saldo dodatnie w wysokości 3.119 tys. zł.

W porównaniu z czerwcem b. r. zmniejszył się wywóz o 2.624 tys. zł, natomiast przywóz zmniejszył się o 3.681 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w miljonach złotych): bali, desek, łat, opołów o 2,1; pszenicy o 1,9; jęczmienia o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żyta o 4,2, bekonów o 1,4, jaj, ptactwa o 1,2, kłód i dłużyc o 0,7, fornierów, dykt o 0,5, masła o 0,4, lnu i odpadków o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zl.): tytoniu i wyrobów tytoniowych o 2,8, bawełny i odpadków o 1,6, śledzi świeżych i solonych o 1,1, szmat o 0,4, elektrycznych: maszyn, aparatów, przyrządów i ich części o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zl.): wełny owczej surowej niepranej o 2,8, miedzi, blachy miedzianej o 1,9, żelastwa o 1,2, ryżu o 0,8, skór surowych o 0,6, środków farmaceutycznych, opatrunkowych, lekarstw o 0,5, żelaza i stali o 0,5.

Kierunki handlu zagranicznego Polski w czerwcu

ZANOTOWANA w maju tendencja lekkiego wzrostu udziału krajów europejskich i zmniejszenia — pozaeuropejskich w wywozie Polski utrzymała się w czerwcu b. r.

Procentowy udział krajów europejskich podniósł się z 82,2% ogólnego wywozu w maju do 82,6% — w czerwcu. W okresie od stycznia do czerwca b. r. włącznie udział ten (83,2%), był jednak niższy niż w r. ub. (89,3%).

Równocześnie udział krajów pozaeuropejskich w naszym wywozie zmniejszył się nieznacznie z 17,8% ogólnego wywozu w maju do 17,4% w czerwcu b. r. W ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy b. r. do krajów pozaeuropejskich skierowano 16,8% ogólnego naszego wywozu, gdy w tym samym czasie r. ub. tylko 10,7%.

Z krajów europejskich wzrost procentowego udziału w wywozie wykazują w czerwcu w porównaniu z majem następujące kraje: Wielka Brytanja 83,2% w czerwcu (17,5% — w maju), Czechosłowacja — 5,8% (5,7), Austrja 5,0% (4,9), Belgja 4,5% (3,8). Na szczególną uwagę zasługuje olbrzymi wzrost procentowego udziału Wielkiej Brytanji w naszym wywozie w czerwcu w porównaniu z majem. Zmniejszenie odsetku wywozu wykazują Niemcy —16,1% w czerwcu (16,2 w maju), Szwecja 4,4 (6,3,) Norwegja 2,3 (2,7), Włochy 2,1 (2,7,) Danja 2,8 (3,1). Nie wykazują zmian Francja — (3,5) i Holandja (4,0).

Z krajów pozaeuropejskich zasługuje na uwagę dalsze powiększenie odsetku wywozu do Stanów Zjednoczozych z 6,7% ogólnego wywozu w maju do 7,1% w czerwcu, co jest zjawiskiem bardzo dodatniem, zważywszy na duży udział Stanów Zjednoczonych w naszym imporcie. Wzrost procentowego udziału w naszym wywozie wykazują również Argentyna z 1,3 w maju do 1,6 w czerwcu, Chiny z 1,0 do 1,6 i Palestyna z 1,3 do 1,8.

W przywozie udział krajów pozaeuropejskich wykazuje w czerwcu wzrost w porównaniu z majem kosztem krajów europejskich. W okresie sprawozdawczym odsetek przywozu z krajów europejskich wynosił 60,7% ogólnego importu Polski wobec 62,4% w maju — z krajów pozaeuropejskich 39,3% (37,6%). Udział krajów europejskich w przywozie naszym wynosił za pierwsze półrocze b. r. 63,7% wobec 59,8 za pierwsze półrocze ub. r. W tym samym czasie b. r. udział krajów pozaeuropejskich w naszym przywozie (36,3%) był niższy niż w ub. r. (40,2%).

Na pierwszem miejscu wśród naszych dostawców stoją w dalszym ciągu Stany Zjednoczone (15,1% ogólnego importu w czerwcu wobec 16,0% w maju), dalej Niemcy (14,0 wobec 14,9 w maju), oraz Anglja (12,9 — bez zmian).

Urządzenia pasażerskie na statkach morskich oraz certyfikaty pasażerskie

W DZIENNIKU Ustaw R.P. Nr. 61 opublikowane zostało rozporządzenie ministra Przemysłu i Handlu z dn. 10 sierpnia r. b. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich o certyfikatach pasażerskich.

Przepisy omawianego rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich polskich morskich statków pasażerskich z wyjątkiem statków, używanych w żegludze przybrzeżnej, oraz do statków obcych, zawijających do portów polskich, z wyjątkiem statków tych państw, z któremi Polska zawarła układy o wzajemnem uznawaniu certyfikatów pasażerskich.

Każdy statek morski, przewożący więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, powinien posiadać certyfikat pasażerski, wymieniający zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej, dopuszczalną ilość pasażerów, oraz stwierdzający, że statek odpowiada warunkom, określonym w niniejszem rozporządzeniu. W celu otrzymania certyfikatu statek powinien być poddany inspekcji urządzeń pasażerskich przynajmniej raz w roku. Według przepisów rozp. Prezydenta Rzplitej z dn. 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich oraz przepisów załączonej do omawianego rozporządzenia instrukcji inspekcję urządzeń pasażerskich przeprowadza właściwa władza inspekcyjna. Do zgłoszenia statku do inspekcji urządzeń pasażerskich obowiązany jest właściciel, armator, lub kapitan statku. Z każdej przeprowadzonej inspekcji należy sporządzić protokuł. Na podstawie protokułu władza inspekcyjna wydaje certyfikat pasażerski. Wydaje się go łącznie z certyfikatem bezpieczeństwa, ustalonym przez międzynarodową konwencję z dn. 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu. W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek lub urządzenia pasażerskie nie nadają się do przewożenia pasażerów, władza inspekcyjna odmówi wydania certyfikatu. Certyfikat ważny jest tak długo, jak długo trwa ważność certyfikatu bezpieczeństwa. Certyfikat może być unieważniony, jeżeli władza inspekcyjna uzna, że od czasu ostatniej inspekcji urządzenia pasażerskie stały się niedostateczne. Właściciel, armator lub kapitan statku powinien niezwłocznie zawiadomić pisemnie władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkie uszkodzenia ciała pasażera lub członka załogi oraz o zmianach urządzeń pasażerskich. Certyfikat pasażerski nie upoważnia do przewozu emigrantów. Certyfikat powinien być zawsze przechowywany na statku.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie straciło moc obowiązującą rozp. ministra Przem. i Handlu z dn. 22 marca 1930 r. o wydawaniu polskim statkom handlowym morskim certyfikatów, upoważniających do przewozu podróżnych przez ocean. Dotychczasowe certyfikaty, upoważniające do przewozu podróżnych przez ocean, zachowują ważność w przeciągu 2-ch miesięcy od dnia wejścia w życie omawianego rozporządzenia.

Do rozporządzenia dołączona została instrukcja, zawierająca przepisy, mające zastosowanie do statków morskich, przewożących więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych. Instrukcja dokładnie omawia urządzenia pasażerskie na statkach morskich.

Prowadzenie dzienników okrętowych i maszynowych

W DZIENNIKU Ustaw R. P. Nr. 62 z dnia 21 b. m. opublikowane zostało rozporządzenie ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 lipca r. b. o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych.

Rozporządzenie postanawia na wstępie, że na polskich morskich statkach handlowych o pojemności powyżej 150 metrów sześć. brutto należy prowadzić dziennik okrętowy. Na polskich morskich statkach handlowych o napędzie mechanicznym, posiadających główne maszyny napędowe o mocy powyżej 200 IKM/WKM, należy prowadzić dziennik maszynowy. Na statkach, uprawiających żeglugę wyłącznie w granicach portów morskich, nie obowiązuje prowadzenie dzienników: okrętowego i maszynowego.

Dziennik okrętowy prowadzi służbowy oficer mechanik. Prowadzenie dzienników może być powierzone tylko oficerom dyplomowanym; w razie ich braku, dziennik okrętowy prowadzi osobiście kapitan statku, a dziennik maszynowy — kierownik maszyn (I mechanik). Dziennik okrętowy powinien być codziennie sprawdzony i podpisany przez kierownika statku, a dziennik maszynowy przez kierownika maszyn. Odpowiadają oni za należyte prowadzenie dzienników. Dzienniki będą prowadzone według wzorów, załączonych do rozporządzenia. Wzór dziennika okrętowego dla statków rybackich ustali i wyda dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim. Dzienniki prowadzi się w języku polskim. Zapisy w dziennikach prowadzi się codziennie od godz. 12 w południe do godz. 12 dnia następnego. Dziennik powinien być oprawiony, posiadać numer rejestracyjny i stronice ponumerowane oraz powinien być przesznurowany i poświadczony przez Urząd Morski w Gdyni, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku lub konsulat R. P. zagranicą. Dzienniki zakończone powinny być przechowane przez właściciela statku w ciągu 10 lat od daty ostatniego zapisu. Poza dziennikami prowadzony jest rejestr dzienników.

Dzienniki wydane według dotychczasowych wzorów mogą być używane do czasu ich zużycia. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wyda instrukcje o prowadzeniu dzienników. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie straciły moc obowiązującą dotychczasowe przepisy o dziennikach okrętowych i maszynowych.

Sprawa uregulowania stosunków gospodarczych między Polską i Australją

DNIA 16-go b. m. przybył do Warszawy minister do spraw traktatowych Australji p. Henry Gullett w towarzystwie dyrektora Departamentu p. Artura Moors oraz p. G. M. Garthy, powitany na dworcu przed podsekretarza stanu w Min. Przem. i Handlu p. dr. Franciszka Doleżala, zastępcę dyrektora Departamentu Handlowego w Min. Przem. i Handlu p. W. Wańkowicza oraz p. Lubomirskiego.

P. Minister Gullett wraz z otoczeniem przyjęty był przez ministra Przemysłu i Handlu p. H. Floyar-Rajchmana oraz podsekretarza stanu p. dr. Doleżala.

Celem przyjazdu gości australijskich jest sprawa uregulowania stosunków gospodarczych między Polską i Australją—ewentualnie na podstawie traktatu, bowiem dotychczas Polska nie posiada umowy handlowej z Australją. Należy zaznaczyć, że Polska zakupuje w Australji wełny za sumę 20 miljonów zł podczas gdy do Australji wywozi towarów za 1 milj. zł.

Ustawodawstwo gospodarcze

UKAZAŁ się Nr. 59 Dziennika Ustaw R. P. z dn. 10 sierpnia r. b., w którym m. in. opublikowane zostały następujące rozporządzenia o charakterze gospodarczym:

umowa handlowa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Wielkiej Brytanji i Północnej Irlandji, podpisana w Londynie dn. 27 lutego 1935 r. (poz. 380. oraz oświadczenie rządowe z dn. 24 lipca b. r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych tej umowy (poz. 381);

rozp. ministrów: Przem. i Handlu, Op. Społ. oraz Spr. Wewn. z dn. 15 lipca r. b. o przechowywaniu karbidu przez zakłady przemysłowe (poz. 383);

rozp. ministra Skarbu z dn. 9 sierpnia r. b. o pobieraniu ceł przez urzędy celne w biletach Banku Polskiego i polskich monetach zdawkowych oraz o uchylaniu rozporządzenia ministra Skarbu z dn. 18 lipca r. b. (poz. 385).

* * *

Ukazał się numer 61 Dziennika Ustaw R. P. z dn. 17 sierpnia r. b., w którym opublikowane zostały następujące rozporządzenia o charakterze gospodarczym:

rozp. Rady Ministrów z dn. 13 lipca r. b. o zmianie taryfy celnej przywozowej (poz. 390).

rozp. ministra Przem. i Handlu z dn. 31 lipca r. b. o zmianie rozp. z dn. 29 października 1934 r. o warunkach udzielania pozwoleń na prawo przywozu towarów, objętych zakazami przywozu (poz. 391);

rozp. ministra Przem. i Handlu z dn. 10 sierpnia r. b. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich (poz. 392);

rozp. ministra Skarbu z dn. 6 sierpnia r. b. o zasadach i warunkach konwersji na pożyczki długoterminowe pożyczek krótkoterminowych, udzielonych związkom samorządowym przez B. G. K., oraz zaległych rat, odsetek, prowizyj, kosztów i innych należności ubocznych z tytułu pożyczek krótkoterminowych i długoterminowych, udzielonych przez B. G. K. i banki komunalne (poz. 393).

Wzrost wywozu węgla w lipcu

WYWÓZ węgla kamiennego w lipcu r. b. w związku z większą o 5 liczbą dni roboczych — wzrósł w porównaniu z czerwcem i wyniósł 807 tys. ton (w czerwcu r. b. 753 tys. ton, w lipcu r. ub. 775 tys. ton). Według danych prowizorycznych, zaczerpniętych w tyg. „Polska Gospodarcza", wywóz na poszczególne grupy rynków przedstawiał się w lipcu następująco (w tys. ton—w nawiasie różnica w porównaniu z czerwcem): Rynki środkowo-europejskie 91 (— 7), skandynawskie 288 (plus 19), bałtyckie 6 (—4), zachodnio-europejskie 142 (plus 20), południowo-europejskie 183 (plus 35), pozaeuropejskie 23 (—5), w. m. Gdańsk 28 (bez zmian), węgiel okrętowy 46 (—4). Na podkreślenie zasługuje wzrost wywozu na wszystkie rynki zachodnio-europejskie oraz południowo-europejskie, przyczem wywóz do Włoch oraz do Jugosławji wzrósł po 14 tys. ton.

Przeładunek węgla w portach wzrósł o 75 do 670 tys. ton, przyczem w Gdyni przeładowano 486 (plus 64) tys. ton, w Gdańsku zaś 184 (plus 11 tys. ton.).

Podwyżka ceł przywozowych od nasion oleistych, tłuszczów i olejów

W DZIENNIKU Ustaw R. P. Nr. 61 opublikowane zostało pod poz. 390 rozp. Rady Ministrów z dn. 13 lipca r. b. o zmianie taryfy celnej przywozowej.

Rozporządzenie to dotyczy nasion i owoców oleistych, tłuszczów zwierzęcych i roślinnych, olejów roślinnych i zwierzęcych, objętych pozycjami 24, 26, 124, 211, 212, 215, 216, 221 oraz 222 taryfy celnej przywozowej. Rozporządzenie to zmienia taryfę celną w ten sposób, że naogół podwyższa ochronę celną w stosunku do wyżej wymienionych artykułów. Zarządzenie to ma na celu poparcie krajowej produkcji nasion oleistych, oraz tłuszczów i olejów.

Wykonanie rozporządzenia zostało powierzone ministrowi Skarbu. Wchodzi ono w życie następnego dnia po dniu ogłoszenia, a więc z dniem 18 b. m.

Zamało torów i bocznic

DO PORTU rybackiego w Gdyni dochodzi jedna linja torów kolejowych, która przy magazynach rozgałęzia się na 2 bocznice. Ponieważ ładunek w sezonie dochodzi do 50 wagonów dziennie, a bocznice muszą jeszcze obsłużyć stacje bunkrową Polminu, co stanowi do 180 cystern miesięcznie, ładunek i ekspedycja szybkopsującego się artykułu, jakim są ryby, natrafia na poważne trudności. Celem sprostania obecnym wymogom, biorąc jeszcze pod uwagę konieczność dowozu materjałów do nowobudującej się chłodni, zachodzi konieczność ułożenia 3-go toru, zarówno jak i osobnej bocznicy dla wędzarń.

Projekt skierowania części przeładunku drzewa na nabrzeże angielskie, na którem poczęści koncentruje się handel importowy i przemysł rybny, z czego najważniejsze

placówki jak Chłodnia Rybna i Magazyny Śledziowe są własnością Skarbu Państwa, wywołał duże zaniepokojenie i obawę wśród sfer kupieckich i przemysłowych ze względu na to, że ładunki drzewne uniemożliwiłyby normalną pracę i bez tego niewystarczających 2-ch bocznic kolejowych.

Przepisy dewizowe w Danji mają być zmienione

W OSTATNIM kwartale b. r. ma nastąpić zmiana systemu ograniczeń dewizowych w Danji. Kierownictwo centrali walutowej, po dokonanych zmianach, ma być powierzone przedstawicielom rządu i Banku Narodowego. Przedstawiciele parlamentu zostaną usunięci od kierownictwa. Dotychczasowy system zezwoleń przywozowych będzie całkowicie zmieniony i oparty na nowych podstawach.

Uchwały parlamentu duńskiego, co do regulowania cen zboża i hodowli

W TYCH dniach parlament duński przyjął projekt rządowy o regulowaniu cen zboża i hodowli świń. Następnie parlament odroczył obrady swe na pewien czas. W czasie feryj parlamentu komisja rolnicza zajmować się będzie sprawą regulowania cen masła.

Zbliżenie gospodarcze państw bałtyckich

PRASA łotewska i litewska donosi, że obecnie toczą się rokowania pomiędzy Łotwą, Estonją i Litwą, w celu uzgodnienia nomenklatury celnej tych państw, jak również zagadnień natury prawno-handlowej, gospodarczej i rolnej. W związku z tem podkreślane jest zapatrywanie, że rozwiązanie tych zagadnień możliwe będzie tylko w drodze współdziałania gospodarki prywatnej państwowej polityki gospodarczej.

Monopol importu węgla i niektórych metali do Włoch

GAZETA UFFICIALE opublikowała w d. 31 ub. m. dekret, stwarzający monopol zakupów zagranicą kilku surowców. Monopol zaczął funkcjonować od dnia 1 sierpnia i dotyczy węgla kamiennego, brykietów, koksu, miedzi i odpadków, cyny i odpadków oraz niklu, jego stopów i odpadków. Monopol znajduje się w rękach M-stwa Komunikacji, które wykonywuje go przez administrację kolei żelaznych. Dekret przewiduje zarządzenia przejściowe, mające na celu uniknięcie perturbacji w zaopatrywaniu oraz w handlu objętemi monopolem surowcami. W szczególności przewidziane jest, że zakupy powyższych surowców poza monopolem, objęte przez już istniejące kontrakty i będące w trakcie załadowania w portach lub miejscach pochodzenia, względnie będące w drodze — nie będą objęte zarządzeniem. Pozatem przewidziany jest odpowiedni okres na wykonanie bieżących kontraktów o krótkim terminie oraz możliwość wykonania poza przepisami monopolowemi kontraktów, obowiązujących i po dniu 31 sierpnia. Wprowadzenie monopolu— według komentarza włoskiego . ma przedewszystkiem na celu umożliwienie rozwoju eksportu włoskiego.

Norweski bank emisyjny wyzbywa się walut

„LE CAPITAL" donosi z Londynu, iż norweski bank emisyjny zakupił ostatnio na rynku londyńskim 4.500 kg. złota wartości 20 milj. koron norweskich. Jest to największa tego rodzaju tranzakcja, dokonana przez norweską instytucję emisyjną od czasu wojny. Tranzakcję tę tłómaczą tem, iż ze względu na niepewność stosunków monetarnych, norweski bank emisyjny zamienia stopniowo swe rezerwy w walutach obcych na złoto. Rezerwa walutowa wynosi jeszcze 90 milj. kor., gdy tymczasem zapas złota sięga 119 milj. kor.

Projekt zmonopolizowania importu w Norwegji

PRASA norweska, pozostająca pod wpływem partji robotniczej, zajmuje się ostatnio sprawą wprowadzenia monopolu państwowego importowego w Norwegji w połączeniu z przymusową gospodarką dewizową. Wobec tego, że partja ta razem z partją chłopską jest obecnie u władzy, projekty te mają możliwość realizacji. Koła gospodarcze norweskie występują przeciwko projektowi wprowadzenia monopolu przywozowego, wskazując na ujemne skutki dla gospodarstwa, jakie musiałyby pociągnąć za sobą realizacja tych planów.

Uproszczenie odprawy celnej towarów masowych na Łotwie

ŁOTEWSKIE Ministerstwo Finansów postanowiło, że przesyłki towarów masowych będą mogły być poddane odprawie celnej w sposób uproszczony, a mianowicie bez wyładowywania ich. Z towarów interesujących Polskę, zarządzenie to dotyczy: żyta, jęczmienia, roślin strączkowych, węgla i koksu, ropy naftowej i jej przetworów, żelaza, stali, cynku, szmat, smoły i dziegciu.

Pozwolenia na przywóz węgla i koksu na Łotwę

KOMISJA Regulacji Zaopatrywania Opałowego udzielać będzie pozwoleń przywozowych na import do Łotwy węgla i koksu do użycia w instalacjach ogrzewania centralnego w ciągu października, listopada i grudnia r. b. Pozwolenia udzielone będą 9 firmom ryskim i libawskim. Zapotrzebowanie na okres zimowy b. r. wynosić będzie prawdopodobnie około 60 tys. ton, to jest tę samą ilość, co w roku ubiegłym.

Dochody celne Finlandji

DOCHODY celne Finlandji wyniosły w lipcu 175 milj. mk. fińskich, t. j. o 10 milj. więcej, niż preliminowano. Od stycznia do sierpnia b. r. dochody wyniosły 1.016 mk. fińskich.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m-c lipiec Polskiej Agencji Morskiej

Na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim panowało w lipcu znaczne ożywienie, co spowodowało już w połowie miesiąca zwyżkę frachtową. Jednak już pod koniec miesiąca pod wpływem nadmiernej podaży tonażu, stawki frachtowe powracały do dotychczasowego poziomu. Wyjątek stanowią notowania frachtowe z Gdyni — Gdańska do portów włoskich, wykazujące w dalszym ciągu tendencję zwyżkową przy dobrej podaży ładunków. W okresie sprawozdawczym zawarto między innemi następujące kontrakty.

Drzewo

Ca. 1000 stds. D. B. B. do Londynu S. C. D. albo Hull Victoria Dock sh. 27/9 za stds. Baltwood net.

Ca. 425 stds. D. B. B. Gdynia (WEst-Hartlepool sh 32) za stds. Baltwood net.

Ca. 580 stds. D. B. B. Gdynia (Grimsby sh 28) za stds. Baltwood net.

Ca. 500 stds. D. B. B. Gdynia (Gent sh 26) za stds. Baltwood net.

Ca. 450 stds. D. B. B. Gdynia (Great Yarnouth sh 31) za stds. Baltwood net.

Ca. 800 stds. D. B. B. Gdynia (Garston sh. 35) za stds. Baltwood net.

Ca. 300 stds. D. B. B. Gdynia (Southampton sh 32) za stds. Baltwood net.

Zboże

Eksport do Holandji i Belgji w obecnym okresie przedżniwnym był dość nieznaczny. Stawki frachtowe pozostawały na dotychczasowym poziomie i pojawiające się na rynku partje mogły być prawie bez wyjątku zabrane przez statki linjowe. Eksport zboża do Danji był wykonywany prze-

dewszystkiem przy pomocy małych statków motorowo-żaglowych, za które płacono Rmk. 4 za 1000 kg. do jednego portu duńskiego, położonego niebardziej na północ jak Aarhus. Pod koniec miesiąca zaznaczała się tutaj tendencja zwyżkowa, wywołana brakiem odpowiedniego tonażu.

Cukier

Wyekspedjowano w lipcu szereg statków o wielkości 1200 to. z ładunkami cukru do Płd. Finlandji, przyczem stawka frachtowa wynosi sh. 5. Należy wspomnieć o zafrachtowaniu statku 2000 to. do Hull po sh 7.

Węgiel

Eksport do Szwecji, Holandji, Belgji oraz portów Morza Śródziemnego był ożywiony, natomiast do Francji zmniejszył się wskutek obniżenia ceny na francuskim rynku wewnętrznym o 50%. Miarodajne czynniki francuskie spodziewają się przez zarządzenie to zwiększyć zdolność konkurencyjną francuskich kopalni oraz zatrudnić znaczniejszą ilość górników niż dotychczas.

Znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

2500 to. Rouen frcs 23.00
3500 to. Rouen frcs. 24,50
2500 to. Bordeaux frcs. 30.00

1200 to. Nizza sh. 11/9 Medcon-Charter, koszty wyładunku sh. 1.

2600 to. Antwerpja sh. 4/1½ wyładunek dzienny 2000 to.

2600 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 2000 to.

3500 to. Zeebrügge sh. 3/9 wyładunek dzienny 2000 to.

2800 to. Brügge sh. 4/3 wyładunek dzienny 1750 to.

2000 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 1500 to.

2700 to. Amsterdam sh. 5/- wyładunek dzienny 1200 to.

2900 to. Rotterdam sh. 5/- wyładunek dzienny 1000 to.

2000 to Gräggnäs sh. 4/6
6500 to. Buenos Aires sh. 10/6
6600 to. Genua sh. 9/6
8800 to. Genua sh. 9/3½
5000 to. Malta sh. 10/3
7200 to. Triest sh. 10/4½
5500 to. Wenecja sh. 10/7½
6500 to. Spalato albo Susa sh.10/-
6800 to. Piräus sh. 9/1½



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● MINISTER BECK W GDYNI.

W d. 8 VIII przybył do Gdyni p. Minister Spraw Zagr. Józef Beck z córką w towarzystwie p. dyr. Gabinetu Ministra Łubieńskiego i sekretarza osobistego p. Friedricha.

Na dworcu morskim p. Ministra witali dyr. Dep. M. P. i H. inż. Możdżeński oraz miejscowe władze administracyjne, wojskowe i portowe, poczem pan Minister zwiedził motorówką port a następnie był przyjmowany śniadaniem w Oficerskim Yacht Klubie. Po odbytych konferencjach pan Minister w otoczeniu towarzyszących mu w podróży osób o g. 17 m. 30 opuścił Gdynię na S/S Cieszyn, udając się do Helsinek z rewizytą. Pana Ministra żegnały władze miejscowe oraz przedstawiciele organizacyj.

● POWRÓT Z URLOPU DYREKTORA ŁĘGOWSKIEGO.

Dyr. Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski wrócił z urlopu i objął urzędowanie.

● URLOP PREZESA ST. TORA.

Prezes Izby P.-H. w Gdyni p. St. Tor wyjechał na 10-dniowy urlop i zastępuje go urzędujący v. prezes dr. Wł. Smoleń.

● SPRAWY RYBNE W IZBIE PRZEM.-HANDLOWEJ.

W tutejszej Izbie P. - H. pod przewodnictwem dyr. Izby Kawczyńskiego odbyła się z inicjatywy Związku fabrykantów i przemysłowców w Gdyni konferencja, w której wzięli udział przedstawiciele przemysłu rybnego i towarzystw rybackich wybrzeża oraz delegaci gdyńskich sfer gospodarczych.

Tematem obrad były sprawy obecnej sytuacji w przemyśle rybnym i rybołówstwa w Gdyni i na wybrzeżu, w związku z czem wygłoszono trzy referaty:

1) Syndyk Związku Fabr. i Przem. p. Kunert o obecnej sytuacji w przemyśle rybnym w Gdyni i na wybrzeżu.

2) Dyrektor Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich p. Żydkowski o wpływie umowy gospodarczej polsko-gdańskiej na rybołówstwo na wybrzeżu.

3) Prezes T-wa Rybackiego w Gdyni p. Konkel o obecnej sytuacji w rybołówstwie na wybrzeżu.

W dyskusji wszechstronnie omówiono wpływ umowy gospodarczej polsko-gdańskiej na warunki pracy tutejszego przemysłu rybnego i rybołówstwa oraz sytuację, jaka się wytworzyła w związku ze spadkiem guldena, a która grozi całej branży rybnej w tut. terenie poważnemi komplikacjami gospodarczemi w nadchodzącym sezonie. W wyniku długotrwałych i bardzo rzeczowych obrad wysłano depeszę do Pana Ministra P. i H. z prośbą o wzięcie w obronę interesów rybołówstwa i przemysłu rybnego całego wybrzeża.

● GOŚCIE GDYNI.

Po zlocie harcerskim w Spale wszystkie reprezentacje zagraniczne zwiedziły Gdynie oraz wybrzeże. Ostatni opuścili Gdynię Szwedzi i Węgrzy.

Odwiedził Gdynię naczelny dyrektor „Velox Publicité" w Paryżu p. Robert Vaucher. Gość złożył wizytę dyr. Urzędu Morskiego, poczem zwiedzał port i jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego.

● Zwiedzili Gdynię Dyrektor Depart. Technicznego Ministerstwa Komunikacji Łotwy inż. Arvids Marga, oraz inż. Edgars Lamberg i inż. Rolands Kalnins. Na dworcu gości powitał Naczelnik Urzędu Telefoniczno-Telegraficznego p. Maciejewski. Po złożeniu wizyt władzom miejscowym goście zaznajamiali się z urządzeniami telefonicznemi i siecią miejską, a następnie zwiedzali miasto i port. Pobyt gości na wybrzeżu trwał kilka dni.

● Dnia 8 b. m. przybyli do Gdyni prezes Rady Portu w Kłajpedzie i b. minister Komunikacji p. Balys Sližys oraz członek Rady Portu w Kłajpedzie p. inż. Balys Dobkevicius. Goście litewscy złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, poczem w towarzystwie przedstawiciela Urzędu zwiedzili port i jego urządzenia.

● Do Gdyni przybył własnym parowym yachtem „White Eagle" (Biały Orzeł) członek Londyńskiego Królewskiego Yacht-Klubu p. Lc. Hansen z synem. Pan Hansen był gościem Yacht-Klubu Polski i spędził w Gdyni kilka dni zapoznając się z naszym portem oraz wybrzeżem.

● Gdynię zwiedziła wycieczka Anglików prowadzona przez kupca p. Kozłowskiego stale zamieszkującego w Londynie. Anglicy podziwiali nasz port i intensywność jego rozwoju, a na Wystawie Przemysłowo-Rzemieślniczej przejawiali duże zainteresowanie do artykułów eksportowych naszego rzemiosła, szczególnie w wyrobach metalowych.

● MINISTER KWIATKOWSKI NIE KANDYDUJE W GDYNI.

Zebrani delegaci gdyńscy do Okręgowego Zgromadzenia Wyborczego Nr 104 w liczbie 51 wysłali do b. Ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego do Mościc następującą depeszę z prośbą o telegraficzną odpowiedź: „Mając to niezłomne przeświadczenie, że twórca portu gdyńskiego najlepiej i najzaszczytniej reprezentować będzie w przyszłym Sejmie pracę polską na morzu, postanowiliśmy jednogłośnie i z entuzjazmem prosić Pana Ministra o łaskawe wyrażenie Swej zgody na postawienie Jego kandydatury jako posła do Sejmu z Okręgu gdyńskiego Nr 104." Na depeszę tą nadeszła, niestety, odpowiedź odmowna, w której Pan Minister Kwiatkowski nie ukrywa wielkiego i szczerego żalu, że nie będzie mógł reprezentować Gdyni.

DOM MARYNARZA SZWEDZKIEGO.

W obecności komisarza Rządu duchowieństwa katol., wszystkich Konsulatów Państw Zagranicznych, licznie zebranych sfer portowych oraz całej kolonji Szwedzkiej, zamieszkującej w Gdyni zarówno jak i marynarzy szwedzkich, znajdujących się w tym dniu w naszym porcie, pastor kościoła szwedzkiego Cederberg dokonał poświęcenia kamienia węgielnego pod nowobudujący się dom marynarza szwedzkiego przy ul. Jana z Kolna, który stanie obok „Domu Marynarza Polskiego".

Przy tej okazji Generalny Konsul Królestwa Szwecji w Gdyni inż. Napoleon Korzón zobrazował znaczenie tej instytucji, która mieszcząc się dotąd w małym podnajętym lokalu dała w 1934 roku schronienie i zaspokojenie potrzeb wypoczynku, kulturalnych i religijnych 21.500 marynarzom szwedzkim, przebywającym w porcie Gdyńskim, a liczba ta jest nienotowaną w żadnym porcie świata. Jest to dowodem jak dalece marynarz na obczyźnie łaknie opieki i przytułku na lądzie i jak opieka ta chroni go od najniebezpieczniejszych wpływów w nieznanych mu warunkach.

PRZYPOMNIENIE KOMISARZA RZĄDU M. GDYNI O OCHRONIE PRACY.

Komisarz Rządu m. Gdyni wydał przypomnienie o rozporządzeniu Rady Ministrów z dn. 20 lutego 1931 r., wprowadzającego przepisy rozporządzenia Prezydenta o ochronie pracy, dotyczące zatrudnienia obcokrajowców.

LUDNOŚĆ GDYNI WZRASTA.

Gdynia liczy obecnie 75.000 mieszkańców w tem 68.000 stałych. Porównując lata ubiegłe, kiedy Gdynia liczyła w 31 r. — 33.500, w 32 r. — 39.000, w 33 r. — 40.000 i w 34 r. — 55.000 ludności, widzimy tempo rozwoju Gdyni.

PRZEŁADUNEK W LICZBACH.

Urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego w czerwcu przeładowały 140.870 t. towarów, zużywając na to 8907 godzin oraz 56159 KWh prądu elektrycznego. Wykorzystanie urządzeń w stosunku procentowym wyniosło 89% i przewyższa ten okres z roku ubiegłego o 0,2%.

RUCH KOLEJOWY W GDYNI.

Ruch osobowy i bagażowy w Gdyni w lipcu wyraża się w następujących liczbach:

Biletów sprzedano 116.867 z czego na pociągi pospieszne 28.073, osobowe 49.454, podmiejskie 39.007 a biletów okresowych 333. Bagażu zaś wysłano 106.986 t. a nadeszło 161.505 t.

W porównaniu z czerwcem biletów sprzedano o 17.282 więcej, a ruch bagażowy przewyższył o 53.484 t.

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU WYNIÓSŁ 643 TYS. TON.

Obrót towarowy portu gdyńskiego w lipcu r. b. wykazuje poważny wzrost zarówno w porównaniu z czerwcem r. b., jak i z lipcem r. ub.

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w lipcu wyniósł 642.835,2 ton, z czego na obrót zamorski przypada 632.390,2 tys. ton, na przybrzeżny zaś 10.445 ton. Import zamorski wyniósł 70.267,2 ton, eksport zaś 562.123 ton.

W porównaniu z czerwcem r. b. ogólny obrót wzrósł o 84.911,6 ton, przyczem import zamorski spadł o 11.134,6 ton, eksport zamorski wzrósł o 94.024,8 ton, natomiast obrót przybrzeżny wykazał wzrost o 2.021,4 ton.

Zaznaczyć należy, że w lipcu r. ub. globalny obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł 587.183,3 ton, był więc o blisko 56 tys. ton mniejszy, niż w lipcu r. b.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LIPCU.

W lipcu r. b. ruch statków w porcie gdyńskim wyniósł łącznie 805 jednostek o pojemności 805.775 trn, z czego przypada na wejście 403 statki o pojemności 402.002 trn., na wyjście zaś 402 statki o pojemności 403.773 trn. Bandera polska zajęła drugie miejsce z ilością 111 statków i globalną pojemnością 126.027 trn. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka (226 statków o poj. 157.335 trn.). Przeciętny tonaż statku przebywającego w porcie wyniósł 997,5 trn., przeciętna zaś ilość jednocześnie przebywających w porcie statków—wyniosła 40 jednostek.

Z DZIAŁALNOŚCI P. Z. Z.

Od czasu zjazdu działaczy społecznych, zwołanego przez Polski Związek Zachodni w maju r. b., prace, mające na celu spełnienie powziętych uchwał posunęły się o tyle, że należy je uważać w pierwszej fazie za zakończone. W ostatnich tygodniach sieć kół P. Z. Z. objęła powiaty wybrzeża. Wyodrębnieniem powiatów wybrzeża z okręgu pomorskiego i stworzeniem delegatury w Gdyni zostały usunięte trudności w rozwoju pracy Związku i umożliwiły bezpośredni kontakt z najmniejszemi miejscowościami.

W lipcu delegatura łącznie z Komisją Organizacyjną odbytego Zjazdu posunęła szereg prac naprzód, względnie przygotowała teren dla ich wykonania po wakacjach. Zwrócono baczną uwagę i troskę w kierunku młodego pokolenia t. j. dzieci, którym umożliwiono drogą organizacji obozów letnich należyte wypoczynek oraz możność poznania wielkości i piękna Ojczyzny.

W sezonie przeszło 300 dzieci z powiatów kaszubskich zostało bezpłatnie wysłanych na kolonje letnie w rozmaite punkty kraju. Specjalne zagadnienie stanowi praca nad uświadamianiem narodowem i zapewnieniem polskiej ludności właściwej roli na swych terenach. Przeszłość wykazała że czujna i konsekwentna praca w tym kierunku jest konieczna. W tym celu są w przygotowaniu popularne odczyty. Społeczeństwo polskie osiągnęło w Delegaturze placówkę, do której winno zgłaszać wszystkie swoje spostrzeżenia o niewłaściwem układaniu się stosunków w terenie. P. Z. Z. otrzymuje dużą pomoc ze strony młodzieży akademickiej, która całkowicie wypełniła kurs dla referentów P. Z. Z. Kurs był utrzymany na wysokim poziomie i należy się spodziewać dodatnich wyników.

Prace Związku podjęte z wielką energją niewątpliwie znajdą żywy oddźwięk wśród społeczeństwa polskiego, któremu leży na sercu należyty rozwój sił narodowych w tutejszym terenie.

W SPRAWIE DARMOWEGO PRZEJAZDU DZIECI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wysłała do pana Ministra Komunikacji inż. Butkiewicza depeszę następującej treści: Rozporządzenie dotyczące darmowego przejazdu czworga dzieci przy jednym dorosłym w okresie od 8 do 20 sierpnia wywoła masowe opuszczanie przez letników kąpielisk morskich przed 20 sierpnia. W roku zeszłym nauki rozpoczynały się 16 sierpnia, co usprawiedliwiało wyznaczony okres. Rozpoczęcie obecnie roku szkolnego 3 września przyczyniłoby się do przedłużenia sezonu, co stanowi przedmiot starań i wysiłków miejscowych sfer rządowych i gospodarczych. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni pozwala sobie usilnie prosić o przedłużenie udzielonej ulgi do końca miesiąca względnie o przesunięcie okresu przejazdów darmowych dla dzieci na czas od 20 do 30 sierpnia

PRZEPISY O OCHRONIE PRACY.

Komisarz Rządu w Gdyni wydał przypomnienie rozporządzenia Rady Ministrów z d. 20 II 1931 r., wprowadzającego przepisy rozporządzenia Prezydenta R. P. z d. 4 VI 1927 r. o ochronie pracy (Dz. Ust. R. P. Nr 54/27, poz. 472) dotyczące zatrudnienia obcokrajowców.

ZIEMIA NA KOPIEC MARSZAŁKA.

Komenda Główna Związku Strzeleckiego zorganizowała raid motocyklowy pod hasłem „Z ziemią na kopiec Marszałka Piłsudskiego" i w dniu 4. VIII. pod Kamienną Górą w Gdyni w obecności Władz, przedstawicieli społeczeństwa, licznie zgromadzonej publiczności oraz Zarządu miejscowego Strzelca przyjęto sztafetę motorową z Poznania, poczem odbyła się odprawa sztafety „Grupy Polskiego Morza", która z ziemią na kopiec w Sowińcu ruszyła w drogę, kierując się do Warszawy. Przyjęcie i odprawa sztafet były urozmaicone symbolicznem ogniskiem, pięknym koncertem orkiestry strzeleckiej oraz pieniami chóralnemi.

POŁOWY RYB MORSKICH W LIPCU.

Połowy ryb morskich w lipcu wyniosły łącznie 194.720 kg. Złowiono m. in.: 120.690 kg. storni, 20.780 kg. zimnicy, 19.330 kg. dorszy, 7.520 kg. węgorzy i mniejsze ilości innych gatunków. Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypadają następujące ilości połowów: (w kg) Hel — 76.950, Gdynia — 43.170, Jastarnia-Wielka Wieś — 41.560, Chłapowo-Karwia — 11.950, Puck-Obluże — 19.890. Na Morzu Północnem połowy wyniosły zaledwie 1.200 kg. makreli. Z ogólnych połowów wędzarnie zabrały 21.090 kg., wywieziono do Gdańska 49.930 kg., rozsprzedano na rynku miejscowym 123.700 kg. W porównaniu do lipca r. ub. spadek połowów wynosi 13% i dotyczy Gdyni, Helu i zatoki, natomiast pozostałe miejscowości wykazują zwyżkę połowów.

WIELKIE OBROTY PORTU RYBACKIEGO.

W związku z sytuacją, jaka panowała w Gdańsku, obroty portu rybackiego w Gdyni w tygodniu od 5 do 11 b. m. były tak znaczne, że w niektórych dniach pracowano bez przerwy przez całą dobę. Import tego tygodnia przewyższył 2½ raza import całego lipca i dorównał przeciętnemu importowi ożywionych miesięcy zimowych osiągając 2.150 ton.

Z portu wyszło 127 wagonów śledzi, w tem 4 wagony do Rumunji.

Większość ładunków stanowiły solone śledzie szkockie, nadeszły również śledzie z polskich połowów na Morzu Północnem.

ROZWÓJ IMPORTU ŚLEDZI PRZEZ GDYNIĘ.

W ciągu ubiegłych 4 lat Gdynia zrobiła olbrzymie postępy w dziedzinie przygotowania się do obsługi importu śledzi. Dla ilustracji posłużą dane importu tego artykułu w ubiegłych latach. Śledzi solonych wyładowano w Gdyni w 1930 r. — nic, w 1931 — 1503 tony, w 1932 — 8.289 t., w 1933 r. — 20.635 t., w 1934 — 22.104 t., co stanowi już 50% ilości, jaka przeszła przez Gdańsk.

Jeśli port rybny w Gdyni przeprowadzi jeszcze pewne inwestycje, to bez najmniejszego trudu zdolny będzie odebrać nietylko 100% własnego zapotrzebowania, ale również przyjąć znaczne ilości w celach tranzytowych.

PRACA KRAJOWYCH WĘDZARŃ.

Dla wędzarń gdyńskich i poznańskich nadchodzą w dalszym ciągu transporty świeżych śledzi w lodzie z Niemiec.

Jedna z tutejszych wędzarń delegowała do Niemiec swego przedstawiciela w celu bezpośredniego zakupu śledzi na rybnych aukcjach. Świadczy to o dążeniu naszych wędzarń do uniezależnienia się od zbytecznego i kosztownego pośrednictwa.

● ZWIĄZEK IMPORTERÓW ŚLEDZI W GDYNI.

W związku z szybkim rozwojem przywozu śledzi przez Gdynię, powstaje Związek Importerów Śledzi w Gdyni. Do Związku tego przystępuje również Towarzystwo połowów daleko-morskich „Mewa".

● BEZPOŚREDNI TRANSPORT ŚLEDZI.

Po dużych wysiłkach importerom gdyńskim udało się nawiązać bezpośredni kontakt z solarzami śledzi w Yarmouth i w Szkocji w wyniku czego do Gdyni przybył pierwszy transport śledzi nabytych z pierwszej ręki w ilości 155 dużych beczek i 200 połówek. Zazanaczyć należy, że brak połączenia Gdyni ze Szkocją i Yarmouth polską linją dla przewozu śledzi zmusza nas kierować śledzie via Hamburg, skąd są częściowo zabierane przez naszą żeglugę, co nas uzależnia i znacznie podraża koszty przewozu. Frachty opłacane obecnie obcym linjom morskim za przewóz śledzi angielskich do Gdyni sięgają sumy 1½ milj. zł. rocznie.

● SKĄPE POŁOWY ŚLEDZI NA WODACH ISLANDJI.

Zwykle z początkiem sierpnia nadchodziły do Polski pierwsze transporty śledzi, złowionych na wodach Islandji. W r. b. zanosi się na zupełny brak tego gatunku towaru, jeśli dalsze połowy śledzi na wodach Islandji będą tak nieznaczne, jak dotychczas. Rybacy, solarze i eksporterzy nie pamiętają oddawna takiego stanu rynku. Statki zamówione na przewóz śledzi oczekują napróżno w portach Islandji, narażając firmy na poważne straty. Flotylle śledziowe Norwegji, Szwecji, Finlandji i Estonji narażone będą na trudności finansowe, jeśli połowy na wodach Islandji w dalszym ciągu będą niedopisywać.

Brak śledzi islandzkich z nowych połowów może spowodować na rynku polskim zwyżkę ceny śledzi islandzkich zeszłorocznych oraz śledzi szkockich i norweskich.

● LABORATORJUM RYBACKIE.

Duże usługi naszemu rybołówstwu morskiemu oddaje laboratorjum rybackie, mieszczące się na Helu, prowadząc badania nad poszczególnemi gatunkami ryb, organizując próbne połowy, kwalifikując miejsca połowów, a najważniejsze, wyszukując nowe tereny połowów.

● CHŁODNIA ŚLEDZIOWA W GDYNI.

W porcie rybackim rozpoczęto budowę specjalnej chłodni śledziowej, która jest obliczona na 30.000 dużych beczek solonych śledzi. a pojemność ogólna zwiększy się z pojemności 50 do 400 wagonów i zaspokoi nie tylko wzrastający import przez Gdynię, lecz i własne połowy. Pomieszczenia chłodnicze będą obsługiwane maszynami obecnej chłodni rybnej.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO.

W związku z rozpoczęciem się sezonu na szkockie śledzie solone obrót portu rybackiego w lipcu osiągnął 1.282.770 kg przewyższający obrót m. czerwca sześciokrotnie. Z ogólnej ilości przypada na połowy bałtyckie 43.170 kg., na połowy na Morzu Północnem 66.000 kg. i na import 1.173.600 kg. W łącznej sumie zawinęło do Gdyni z towarem rybnym 17 statków obcych i 2 polskie. Import odbywał się ze Szkocji, Niemiec, Holandji, Szwecji, Norwegji i Belgji.

* * *

O przystosowaniu Gdyni do obsługi importu towarów rybnych służą dane z poszczególnych lat, kiedy import ten wynosił w 1931 r. 1.503 t., w 32 r. — 8.289 t., w 33 r. — 20.635 t., a w 34 r. — 22.104 t., co stanowi już 50% tego, co przeszło przez Gdańsk (45.426 t.). O ile port rybny w Gdyni poczyni jeszcze pewne inwestycje, to nie tylko będzie zdolny do przepustu własnego zapotrzebowania importowego, lecz zdoła przejąć znaczne ilości w celach tranzytowych.

● WĘDZARNIE RUSZAJĄ.

Wędzarnie gdyńskie po przerwie posezonowej zaczynają pomału pracować, wędząc świeże śledzie niemieckie na piklingi oraz ryby z połowów przybrzeżnych, zaspakajając tem potrzeby rynku miejscowego.

● OBROTY ŚLEDZIAMI WZRASTAJĄ.

Ruch w obrotach śledziami solonemi z dniem każdym w Gdyni się wzmaga. W ostatnich dniach nadeszły tu 72 wagony śledzi. Nadchodzą również ładunki całookrętowe w związku z czem ruch w porcie rybackim znacznie się ożywił. Ceny na śledzie szkockie trzymają się nadal mocno.

● BUDOWA DWÓCH KUTRÓW W STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI.

W tych dniach stocznia rybacka Morskiego Instytutu Rybackiego spuściła na wodę 2 nowozbudowane kutry rybackie. Na jednym z tych kutrów stocznia gdyńska wstawiać będzie motor. Drugi kuter będzie wykończony na wodzie.

● YACHT „MOHORT".

Pod Komendą inż. Jakiełki absolwenci zeszłorocznego kursu żeglarskiego przy Oficerskim Yacht Klubie wypłynęli na yachcie „Mohort" do Skandynawji.

● AWARJA YACHTU „KNEŹ".

Yacht żaglowy „Kneź" z Yacht-Klubu Polski w Gdyni w drodze z Tallina napotkał burzę i uległ awarji przy mierzei kurońskiej. Załoga na czele z właścicielem yachtu znanym sportsmenem dr. Gerwelem została uratowana doznając troskliwej opieki ze strony ludności i władz niemieckich. Yachtu uratować się nie dało.

● ZAWODY HIPICZNE.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym na stadjonie miejskim odbyły się zawody hippiczne, zorganizowane przez Pomorskie T-wo Hodowli Koni. W zawodach brało udział przeszło 100 koni.

● WINOGRONA OBFICIE OBRODZIŁY NA HELU.

Jak wiadomo, większość rybackich domków na Helu otoczona jest winną latoroślą, która w r. b. niezwykle obficie obrodziła. Można się spodziewać, że dzięki korzystnej zmianie atmosfery winogrona będą mogły całkowicie dojrzeć.

Również drzewa owocowe, przedewszystkiem jabłonie, na Helu wykazują obfitość owoców.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● PRZEPISY DOTYCZĄCE STWIERDZANIA WAGI I USTALANIA ILOŚCI TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Na posiedzeniu Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni szczegółowo przedyskutowano i przyjęto tekst przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych „wagowych" i „talimanów". Przyjęcie przepisów wprowadzi znaczny postęp w organizacji rzeczoznastwa portowego w zakresie ważenia i liczenia towarów, bowiem tworzy zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów.

O ile pierwsza funkcja wymagać będzie czynności zaprzysiężonych „wagowych", o tyle druga nie wymaga takiego zaprzysiężenia. Przepisy szczegółowo i dokładnie ustalają również sam sposób czynności „wagowych" i „talimanów". Przepisy wzmacniają kontrolę Izby nad wykonywaniem czynności przez wymienionych funkcjonarjuszy.

● ROZSZERZENIE KOMUNIKACJI OKRĘTOWEJ POMIĘDZY POLSKĄ I BLISKIM WSCHODEM

W początkach września b. r. komunikacja okrętowa z Gdyni do portów Lewantu zostanie rozszerzona przez nawiązanie współpracy „Żeglugi Polskiej S. A. w Gdyni" z dotychczasowym armatorem „Svenska Orient" w Göteborgu.

Ponadto z końcem września b. r. wprowadzone będzie częstsze połączenie między portem w Konstancy a Palestyną, dzięki wejściu na ten szlak drugiego statku, a mianowicie S/S „Kościuszko".

W ten sposób będą utrzymywane regularne połączenia z Gdyni i Gdańska ewentualnie Konstancy do następujących portów lewantyńskich: Aleksandrji, Jaffy, Haify, Pireusu, Stambułu, Algieru, Bejrutu, Salonik i Burgas. Do innych portów Lewantu, Morza Czarnego, Północnej Afryki, Persji i Iraku będą przyjmowane ładunki na konosamenty bezpośrednie z przeładunkiem w jednym z portów lewantyńskich.

● OBNIŻKA STAWKI CELNEJ OD CUKRU W PALESTYNIE.

Z dniem 15 września obniżona zostanie stawka celna od cukru z 10 milsów za kg. do 5 milsów.

● PRACA ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Obrót Żeglugi Polskiej w lipcu wyniósł 49.200 t., w czem stanowi import 22.941 t., eksport 23.559 t. i obrót między portami 2.700 t. Ogółem odbyto 18 rejsów.

● PRACA POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO W LIPCU.

W lipcu br. statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 6,798 ton towarów oraz 77 koni. Z ilości tej przypada na import 1,647 ton, na eksport zaś 5,151 ton towarów oraz 77 koni.

● INFORMACJE DLA KUPIECTWA.

Urząd Morski podaje do wiadomości, że prowadzi zbiór przepisów importowych państw europejskich oraz zbiór przepisów celnych i dewizowych wszystkich krajów. Oddział Ekonomiczny Urzędu udziela bezpłatnie wszelkich informacji z tej dziedziny ustnie, pisemnie i telefonicznie (tel. 13-23).

● EKSPORT DRZEWA.

Eksport drzewa w porcie gdyńskim w lipcu osiągnął przeszło 65.000 m. sześciennych przy obrocie 26 statków. Po raz pierwszy tarcica sosnowa poszła do Wschodniej Afryki, a deski do Argentyny.

● RUCH OKRĘTOWY W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU.

Ruch okrętowy wzrósł w Gdańsku w lipcu r. b. bardzo poważnie, o ile chodzi o liczbę statków, i stosunkowo nieznacznie, o ile chodzi o tonaż. Przedstawiał się on następująco (pierwsza liczba w nawiasie oznacza dane za czerwiec r. b., druga — za lipiec r. ub.): na wejściu 478 statków (365—461) o poj. 241.303 trn. (220.273—240.290), na wyjściu 473 jednostek (369—448) o pojemności 245.961 trn. (215.295—246.103).

● RUCH OKRĘTOWY W KRÓLEWCU W CIĄGU LIPCA.

W mies. lipcu do portu w Królewcu zawinęło 225 statków o pojemności 425 tys. m. sześć. W tym samym czasie port królewiecki opuściło 216 jednostek o pojemności 391,5 tys. m. sześć.

● OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU.

Obrót towarów w porcie gdańskim wynosił (w tonach — w nawiasie pierwsza liczba dane z mies. czerwca b. r., druga — z lipca 1934 r.): w lipcu b. r. w imporcie 66.835 (68.073—61.549), zaś w eksporcie 350.188 (304.309,5—447.451,6).

● SEZONOWE OŻYWIENIE W PORCIE HAMBURSKIM W LIPCU.

W porcie hamburskim w lipcu dało się zauważyć lekkie ożywienie sezonowe. W omawianym okresie do portu weszło 1336 statków o pojemności 1.546,7 tys. trn, wyszło 1.480 jednostek o pojemności 1.622,2 tys. trn. W stosunku do ruchu w czerwcu przyrost wyniósł 9% na wyjściu i 6,4% na wejściu 52% ruchu okrętowego, reprezentowane było przez banderę niemiecką.

● NIEZNACZNY WZROST RUCHU OKRĘTOWEGO W PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO.

Ruch okrętowy w 5 najważniejszych portach Morza Północnego wykazuje następujące zmiany w I półroczu b. r. w stosunku do tego samego okresu czasu r. ub.:

W Hamburgu w okresie sprawozdawczym 1935 ruch okrętów wyniósł 8.018 jednostek (7.971 — w analogicznym okresie 1934) o pojemności 9.028,9 tys. trn. (9.026,8 tys. trn.). Stanowi to wzrost o 0,02% tonażu W Bremie odpowiednie cyfry są następujące: 3.153 jednostek w 1935 r. (3.049) o pojemności 4.006,6 tys. trn. (3.984,7 tys. trn.). Wzrost tonażu wynosi 0,5%.

W Antwerpji ruch okrętów wyniósł 5.217 jednostek (4.952) o pojemności 8.458,8 tys. trn. (8.168,7 tys. trn.). Wzrost tonażu wynosi 3,5%. W Rotterdamie ruch okrętów wyniósł 5.378 jednostek (5.541) o pojemności 8.708,3 tys. trn. (8.599, 5 tys. trn.). Wzrost tonażu — 2,4%. W Amsterdamie ruch wyniósł 6.190 jednostek (6.455) o pojemności 10.097,2 tys. trn(. 10.071,9 tys.). Wzrost tonażu — 0,25%.

● RUCH PORTOWY W ANTWERPJI.

W porcie antwerpijskim zanotowano w lipcu b. r. dalszą poprawę. Do portu przybyły 942 statki o pojemności 1.862,6 tys. brt. W tym samym miesiącu r. ub. odpowiednie liczby wynosiły: 883 statki o pojemności 1.794,7 tys. brt.

W ciągu pierwszych 7-miu miesięcy b. r. do portu weszło 6.159 statków o pojemności 12.181,9 tys. brt. W tym samym czasie roku ub. 5.835 statków o pojemności 11.756,5 tys. brt.

● BUDOWA STATKÓW W STOCZNIACH NIEMIECKICH.

W dniu 1-szym lipca b. r. w stoczniach niemieckich były w budowie 54 statki o pojemności brt. 179.549, wykonywanych na zamówienia niemieckie, oraz 36 statki o pojemności brt. 135.880, wykonywanych na rachunek zagranicy.

W drugim kwartale b. r. wykończono 25 statków o pojemności do 18 tys. brt., jak np. „Schamhorst", przeznaczony do utrzymywania połączenia z zachodniem wybrzeżem Ameryki południowej, oraz „Potsdam", który będzie — podobnie jak i statek „Gneisenau" — kursował do Azji wschodniej. Pozatem wykończono szereg mniejszych statków o pojemności od 1,5 tys. brt. do 5 tys. brt., przeznaczonych dla komunikacji towarowej.

● ZMIANY CEN W BELGJI.

Rząd belgijski zdecydował znieść opłaty od pozwoleń przywozowych, obciążające przywóz smalcu zagranicznego. Analogiczna oplata, obciążająca pszenicę z krajów egzotycznych, jest przywrócona według pewnego schematu, który pozwoli na przystosowanie jej wysokości do fluktuacji cen światowych.

● WŁOSKIE ZAKUPY STATKÓW.

Nadzwyczajne zapotrzebowanie statków w celu transportu wojska i materjału wojennego do Abisynji zmusza Włochy do zakupu okrętów. W Hamburgu toczą się obecnie rokowania między przedstawicielami Włoch a Towarzystwem Żeglugowem „Norddeutscher Lloyd" o zakup 2-ch wielkich statków pasażerskich „Sierra Ventana" i „Werra", zbudowanych w r. 1923. Z Anglji i Ameryki nadchodzą wiadomości o podobnych zakupach, dokonywanych tam przez Włochy.

● WARUNKI IMPORTU WĘGLA DO WŁOCH.

Dekret Międzyministerjalny zwolnił węgiel importowany do Włoch od przymusu licencjalnego. Monopol węglowy we Włoszech pozwoli na centralizację zakupów, celem rozwinięcia wywozu towarów włoskich do krajów, w których będzie zakupowany węgiel.

● DEKRET O REGLAMENTACJI PRZYWOZU DO PORTUGALJI.

W dniu 2 lipca ogłoszony został dekret, uprawniający rząd portugalski do wprowadzenia drogą zwykłego zarządzenia reglamentacji towarów, importowanych do Portugalji z jakiegokolwiek kraju, który utrudnia w sposób sztuczny przywóz towarów portugalskich lub stara się narzucić Portugalji ujemny bilans handlowy. W razie wykorzystania uprawnień, wypływających z tego dekretu w stosunku do jakiegoś kraju, towary, pochodzące z tego kraju, będą mogły być odprawione przez urząd celny tylko w wypadku przedłożenia zezwolenia przywozowego, wydawanego przez Inspekcję Handlu Bankowego. Dotychczas nie wprowadzono jeszcze reglamentacji przywozowej w życie.

● RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORTACH PALESTYŃSKICH W 1934 R.

Tonaż okrętów w porcie Haifie wzrósł w r. 1934 w porównaniu z r. 1933 o 24%, w porcie zaś Jaffy o 20%.

W ciągu r. 1934 wyładowano w obu portach palestyńskich 1.076,2 tys. ton towarów, z czego w Haifie 589,2 tys. t., Jaffie zaś 487 tys. t. W porcie Haify wyładowano o 20% więcej towarów, niż w Jaffie. W ciągu roku sprawozdawczego załadowano w porcie Jaffy 121 tys. t. zaś w Haifie 99,8 tys. t. Należy jednak zaznaczyć, że statystyka ta nie obejmuje eksportu nafty, który odbywa się przez Haifę.

Ogólny obrót towarowy w porcie Jaffy wyniósł w r. 1934 — 607,9 tys. t. (445,7 tys. t. w 1933), zaś w Haifie 689 tys. t. (473 tys. t.), W ciągu r. 1934 obrót towarowy w portach palestyńskich wzrósł o 41%.

● OBLICZANIE CEŁ OD WARTOŚCI WEDŁUG WOLNEGO KURSU W BRAZYLJI.

Brazylijskie Ministerstwo Finansów poleciło Izbie Maklerów w Rio de Janeiro, aby w przyszłości podawała urzędom celnym kursy dewiz dla obliczania ceł od wartości nie według przeciętnej kursów urzędowych jak dotąd, lecz według przeciętnej kursów wolnych.

Wobec tego, że wolne kursy dewiz kształtują się znacznie wyżej od kursów oficjalnych, zarządzenie to oznacza podwyżkę cła o 50% dla szeregu importowanych towarów.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LIPIEC

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w lipcu r. b. wyniósł 642.835,2 ton, wobec 557.923,6 ton w czerwcu r. b. oraz wobec 587.183,3 ton w lipcu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazał wzrost obrotów ogólnych, w porównaniu z ubiegłym miesiącem. Wzrost obrotów ogólnych wynosi 15,2% w stosunku do ubiegłego miesiąca, oraz 9,5% w stosunku do lipca ub. r.

Ruch statków w lipcu r. b. w porównaniu z ubiegłym miesiącem wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu. Przyszło 403 (388) o pojemności 402.002 nrt. (364.902 nrt). Wzrosła również ilość oraz pojemność statków na wyjściu. Wyszło 402 (381) o pojemności 403.773 nrt (342.605 nrt).

Praca statków na wejściu uległa małemu spadkowi. Przyszło statków z ładunkiem 154 (162). Wzrosła natomiast praca statków na wyjściu. Wyszło statków z ładunkiem 320 (293). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w lipcu wykazuje wzrost z 997,5 nrt wobec 940,5 nrt w czerwcu.

Średni postój statku w porcie wynosił 53 godz. wobec 54,2 godz, w czerwcu.

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Anglja, Niemcy. Włochy, Stany Zjedn. A. P., Norwegja, Grecja, Finlandja i t. d. wykazuje przegrupowanie na dalszych miejscach i to Anglji z piątego na czwarte, Niemiec z czwartego na piąte, Stanów Zjedn. A. P. z ósmego na siódme, Norwegji z siódmego na ósme, Grecji z dziesiątego na dziewiąte, Finlandji z dziewiątego na dziesiąte i t. d. Ogółem reprezentowanych było 18 państw, wobec 16 państw w czerwcu r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 632.390,2 ton wobec 557.923,6 ton w czerwcu r. b.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski 70.267,2 ton oraz wywóz zamorski 562.123 ton. Wzrost obrotów zamorskich wywołany został wzrostem eksportu węgla kamiennego, koksu, drzewa tartego, oraz wzrostem importu skór, miedzi, bawełny, soli potasowej. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 70.267,2 ton, wobec 81.401,8 ton w czerwcu r. b. oraz 100.845,8 ton w lipcu 1934 r. Przywóz zamorski wykazuje spadek 13,7% w stosunku do czerwca r. b. oraz 30,3% w stosunku do lipca 1934 r. Spadek przywozu zamorskiego wywołały pozycje towarowe: Ryż surowy 2.782 ton (9.789 t), owoce świeże i suszone 1.512 ton (2.308 t) rudy różne i wypałki pirytowe 1.550 t (8.730 t), piryty 1 tona 3.631 ton, tytoń 173 ton (878 t), wełna i odpadki 2.814 ton (3.105 ton), złom 16.252 t (29.695 t). Do pozycyj towarowych importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: tłuszcze zwierzęce surowe 1.207 t (388 t), garbniki 1.677 t (270 t), fosforyty 6.437 t, żużle Thomasa 4.500 t (500 t), sól potasowa 2.286 t, skóry 3.098 t (2.219 t), bawełna 7.249 t (6.108 t), juta 2.298 t (398 t), celuloza 803 t (104 t), miedź 1.536 t (720 t).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 562.123 ton wobec 468.098,2 t w czerwcu r. b. oraz wobec 479.268,9 t w lipcu 1934 r. Wywóz zamorski wykazuje wzrost 18,9% w stosunku do czerwca r. b. oraz 17,3% w stosunku do lipca 1934 r. Wzrost wywozu zamorskiego wywołany został przedewszystkiem pozycjami węgla kamiennego 432.546 ton (371.255 t), koksu 14.848 t (9.022 t), bali i kopalniaków 1.895 t, drzewa tartego 31.462 t. (18.687 t). Do innych pozycyj, które wzrosły na wywozie należą; mąka pastewna i ryżowa 1.855 ton (849 t), tkaniny 932 t (608 t), klepki 309 t (136 t), dykty i forniery 1.816 t (1.529 t), papier i obcinki papierowe 903 t (720 t), celuloza 700 t (243 t), rury żeliwne żelazne i stalowe 1.854 t (427 t), cynk i blacha cynkowa 2.233 t (1.256 t). Do pozycyj które zmniejszyły się na wywozie należą: mąka t. (864 t), słód 1.274 t (1.848 t), jaja 1.521 t (2.315 t), sól kuchenna 30 t (135 t), cukier 10.842 t (12.607 t), soda 816 t (1.050 t) szyny kolejowe (2.246 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w miesiącu sprawozdawczym wzrost. Podobnie obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje również wzrost. W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono 735 t (38,8 t), oraz wywieziono 1.987,5 t (2.044,9 t). Poważniejsze pozycje na przywozie: mąka pastewna 302 t, ryby z połowów własnych 44 t, cukier 269 t, garbniki 50 t; na wywozie: ryż wyłuszczony 862 t, żywica 227 t, tłuszcze zwierzęce 267 t, garbniki 103 t, skóry 125 t, miedź 107 t. W obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną przywieziono 2.500,2 t (1.678 t), oraz wywieziono 5.222,3 t (4.661,9 t). Poważniejsze pozycje na przywozie: mąka 212 t, mąka pastewna 405 t, cukier 500 t, napoje alkoholowe 63 t, soda 928 t wyroby żel. i metal. 134 t; na wywozie: nasiona 52 t, ryż wyłuszczony 2.686 t, owoce świeże 453 t, owoce suszone 41 t, kakao 48 ton, żywica 104 t, śledzie 42 t, jelita 36 t, tłuszcz zwierzęce 86 t, przetwory chemiczne 115 t, garbniki 243 t, skóry 226 t, wełna 449 t, kauczuk 93 t, miedź 214 t.

W ruchu pasażerskim przyjechało 2.305 osób (1.114 osób), wyjechało 2.605 osób (848 osób). Najwięcej przyjechało ze Stanów Zjedn. A. P. 866 osób (219 osób), ze Szwecji 665 osób (718 osób), z Norwegji 469 osób, z Anglji 127 osób (103 osoby), z Danji 48 osób (15 osób). Najwięcej wyjechało do Szwecji 659 osób (21 os.), do Danji 587 osób, do Norwegji 475 osób (3 osoby), do Francji 397 osób (265 osób), do Stanów Zjedn. A. P. 380 osób (244 osób), do Anglji 81 osób (300 osób). Uzasadnieniem wzrostu ruchu pasażerskiego jest sezon morskich wycieczek letnich.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January-July)*
Cały przywóz	**70 267·2**	**81 401·8**	**630 093·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**9 057·1**	**15 612·4**	**141 669·6**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 683·3	2 420·—	49 529·1
30. Ryż surowy *(rice)* . .	2 781·7	9 789·2	45 019·7
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 512·2	2 307·5	51 902·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	31·5	28·3	409·2
76. Kawa *(coffee)*	538·5	317·3	2 537·1
78. Herbata *(tea)*	101·8	72·6	626·7
80. Kakao *(cocoa)*	395·4	337·4	4 556·2
81-82. Korzenie *(spices)* . .	46·7	65·7	749·7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**999·6**	**457·1**	**13 342·9**
116-117. Śledzie	894·6	299·2	12 323·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**3 086·4**	**14 749·4**	**53 663·4**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	1 549·8	8 730·4	34 885·9
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	1·2	3 631·2	12 908·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 765·1**	**804·4**	**7 717·9**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	205·3	405·3	1 928·6
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 207·2	387·8	4 974·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**258·8**	**1 070.8**	**5021·4**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	204·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	173·3	878·9	3 546·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**16 114·5**	**1 636·4**	**70 733·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 677·2	269·6	6 344·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	6 437·—	—	31 959·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	4 500·—	500·—	20 751·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	2 285·6	—	5 448·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 106·7**	**2 278·2**	**19 651·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 097·5	2 218·6	19 348·2

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January-July)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 577·4**	**10 667·2**	**76 565·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	2 813·6	3 105·2	17 498·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	7 249·—	6 107·7	44 700·3
624. Juta *(jute)*	2 297·9	398·2	7 958·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**348·4**	**411·2**	**2 301·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**162·2**	**208·6**	**663·2**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 066·7**	**1 170·7**	**13 847·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 218·5	1 020·9	8 948·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	803·4	103·8	3 254·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**98·6**	**179·8**	**593·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**18 379·1**	**30 937·3**	**216 784·8**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	16 251·7	29 694·8	206 223·6
977. Miedź *(copper)* . . .	1 535·5	719·6	5 896·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**443·7**	**408·8**	**2 382·8**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**769·4**	**753·2**	**4 809·9**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**7·6**	**10·2**	**114·—**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**25·9**	**26·1**	**230·7**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec (*July*)	Czerwiec (*June*)	Od początku roku (*January-July*)
Cały wywóz	562 123·—	468 098·2	3 491 810·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**3 577·2**	**4 068·7**	**52 747·3**
2. Żyto *(rye)*	—	—	23 793·1
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	—	60·1
27/1-2. Mąka	—	863·7	1 228·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 855·—	848·7	9 612·6
35. Słód *(malt)*	1 274·3	1 848·4	11 821·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 164·2**	**5 103·9**	**25 822·—**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 666·7	1 684·4	12 049·7
125. Jaja *(eggs)*	1 520·6	2 314·7	9 135·9
127. Masło *(butter)* . . .	782·3	918·4	2 289·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**481 794·6**	**409 284·2**	**3 089 283.9**
154. Cement *(cement)* . . .	554·1	594·3	4 570·6
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	30·—	135·2	479·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	432 546·4	371 255·2	2 802 911·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	32 600·3	27 184·5	185 022·2
182. Koks *(coke)*	14 847·5	9 022·—	91 546·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	1·—	5·—	60·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**717·3**	**707·3**	**2 269·6**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**21 429·3**	**14 293·5**	**86 092·5**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	10 841·5	12 606·7	62 213·1
287. Makuchy *(oil cake)* . .	916·6	885·5	10 339·1
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	307·2	205·9	1 798·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 502·3**	**1 955·8**	**24 095·7**
299/18. Soda *(soda)* . . .	815·9	1 049·7	5 133·—
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	40·—	9 296·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	11·2	—	3 307·9
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**129·8**	**145·8**	**770·9**

Poz. tar. cel.	Lipiec (*July*)	Czerwiec (*June*)	Od początku roku (*January-July*)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 359·5**	**936·7**	**6 919·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	932·4	607·8	3 730·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**8·9**	**9·—**	**174·1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**36 168·—**	**21 025·8**	**105 517·6**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	1 894·7	—	7 837·5
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	31 461·8	18 686·8	84 189·8
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	308·5	135·6	580·4
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 815·5	1 529·4	8 968·—
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 699·1**	**1 007·—**	**10 079·7**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	903·2	719·6	5 313·6
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	700·3	242·8	3 270·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**49·3**	**99·5**	**600·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**9 449·9**	**9 400·7**	**86 529·5**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	29·1	20·5	20 874·4
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	2 245·6	19 393·8
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 854·—	426·8	4 828·—
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	2 233·3	1 255·8	13 293·2
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**34·4**	**13·8**	**503·8**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**39·2**	**46·5**	**404·1**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

lipiec *(July)*	1935 —	632.390·2
czerwiec *(June)*	1935 —	549 500·2
lipiec *(July)*	1934 —	580.114·7
od początku roku *(January — July)*	1935 —	4.121.904·3
od początku roku „ „	1934 —	3.911.088·7

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January-July)*
Przywóz *(imports)*	**735·—**	**38·8**	**5.622·—**
24/26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
27/3—32 — **Mąka pastewna**	302.4	—	302.4
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64 — **Owoce świeże**	16.—	—	16.—
59, 61-63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	—	1·2
76 — **Kawa** *coffee)*	—	—	—
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97 — **Żywica** *(resin)*	14·8	—	14·8
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	44·—	27·7	4 100·7
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2 — **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	5·2	7·3
259—260 — **Cukier**	268.7	—	268.7
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne**	26.5	—	26.5
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	0·3	—	2·2
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
424—428 — **Garbniki**	50.—	—	50.—
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	0·8	—	0·8
466, 470 — **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719 — **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751.753 — **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	0.7	—	59·2
742—803 — **Papier** *(paper)*	—	—	19·—
807 — **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927 — **Szkło** *(glass)*	2·6	1·5	4.1
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966 — **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	4·4	3·4	75·1
— **Różne** *(various)*	3.8	1·—	5.2
Wywóz *(exports)*	**1.987·5**	**2 044·9**	**10.213·9**
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	41·—	411·2
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	861·9	927·—	5 622·1
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	142·2
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	7·1	7.8	58·5
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	3.—	—	21·—
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	3·5	5·8
76 — **Kawa** *(coffee)*	33·4	8·8	57·4
78 — **Herbata** *(tea)*	0·3	—	6·1
Kakao *(cocoa)*	38·4	54·9	374·6
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	2.8	14·8	17·6
95—97 — **Żywica** *(resin)*	227·—	28·2	419·1
104/1,3 — **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	—	—	11·1
117 — **Śledzie** *(herrings)*	0·8	—	153.7
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	18·9	11·4	116·1
200/8 — **Wazelina** *(vaseline)*	15·1	1·1	33·2
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	51·2	104·5	295·6
148—162 — **Kamienie** *(stones)*	1·5	—	7·9
156/1—2 — **Talk** *(talc)*	9·1	—	9·1
197, 200 — **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204 — **Wosk** *(wax)*	3·1	—	4·2
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	267·—	105·—	640·4
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	31·7	7.6	39·3
254—256 — **Ryby** *(fish)*	—	—	0.7
291 — **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	16·—	37·—	75·2
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	34·5	22·9	100.3
405—425 — **Farby** *(paints)*	2·9	13·3	39·1
404 — **Sadze** *(soot)*	7.6	—	13·8
424—428 — **Garbniki**	102.7	—	102.7
481—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — **Skóry** *(skins)*	124·8	213·2	544·8
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	—	321·—	321·—
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	5·—	4·3	39·8
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	0·1	—	29·5
779 — **Korek i wyr. z korka**	—	48·2	48·2
792 – 803, 809 – 819,826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	5·3	—	21·8
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	40·5	103·8
930—965 — **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	0·1	4.1	4·2
997 — **Miedź**	106·7	—	106·7
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	—	0·7	1·1
— **Różne** *(various)*	9.5	24·1	176·4
Przywóz i wywóz razem	**2.722·5**	**2 083·7**	**15.835·9**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January-July)*
Przywóz *(imports)*	**2.500·2**	**1.678.—**	**44 943·7**
1—4 — **Zboże** *(grain)*	1·5	—	5·1
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	0·1	0·1	41·2
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32 **Krochmale** *(starch)*	2·5	—	17·—

Poz. tar. cel.		Lipiec (*July*)	Czerwiec (*June*)	Od początku roku (*January-July*)
27/1—3	— **Mąka**	211·8	136·6	1·040·1
27/3—32	— **Mąka pastewna** (*flour*)	404·5	—	404·5
40—50	— **Warzywa** (*vegetables*)	11·9	5·—	38·2
53, 58, 60—64	— **Owoce swieże** (*fresh fruit*)	1·6	0·5	4·1
59, 61—63, 66	**Owoce suszone** (*dried fruit*)	1·—	1·8	12·5
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	1·3	0·2	2·6
76	— **Kawa** (*coffee*)	4·4	0·6	6·2
77	— **Cykorja** (*succory*)	1.—	—	2·—
78	— **Herbata** (*tea*)	—	—	0·5
80	— **Kakao** (*cocoa*)	0·1	0·2	1·—
81, 82	— **Korzenie** (*spices*)	0·7	—	4·—
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	—	5·7	5·7
121/26	— **Ptactwo bite** (*poultry*)	2·—	1·5	3·5
125	— **Jaja** (*eggs*)	2·7	0·1	2·8
127—200	— **Oleje** (*oils*)	3·1	13·—	21·3
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	1·—	—	1·—
131	— **Pierze** (*feather*)	—	0·1	6·7
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	2·9	0·9	12·9
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	4·7	11·9	16·8
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	—	1·4	1.9
228	— **Makaron** (*macaroni*)	3·6	3·1	9·7
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	2·7	1·7	5·5
254, 256	**Ryby i konserwy rybne** (*fishes*)	2.—	0·8	4·7
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	500·—	—	38 238·7
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	63·2	77·9	246·2
280—282	— **Wina** (*wine*)	10·6	1·—	11·8
292/2	**Pasza**	—	398.8	398·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	28·6	9·5	76·3
299/18	— **Soda** (*soda*)	927·5	612·—	2 759.5
411/2	— **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	26·2	9·5	74·1
466—470	— **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	—	0·1	0·6
492—513	— **Skóry** (*skins*)	4·5	1·4	9·7
534—559	— **Wyroby skórzane** (*Leather goods*)	0·2	0·4	3·4
757—778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	9·8	11·8	51·4
563—622	— **Tkaniny** (*textile fabrics*)	17·8	34·—	105·—
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	—	—	0·6
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	1.5	1·4	6·5
720. 724	— **Kauczuk**	—	61·—	61·—
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	3·—	21·8	29·6
752	— **Podkłady kolejowe** (*sleepers*)	—	—	75·—
776	— **Meble** (*bentwood furniture*)	16·5	7·8	25·7

Poz. tar. cel.		Lipiec (*July*)	Czerwiec (*June*)	Od początku roku (*January-July*)
779—787	— **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	— **Papier** (*paper*)	30·2	13·2	126·1
836—817	**Książki i broszury** (*books*)	1·4	1·3	6·5
862—887	— **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	5·—	9·5	32·6
896—927	— **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	29·5	17·6	67·7
930—965	— **Wyr. stal. i metal.** (*iron & steel goods*)	133·7	159·2	698·5
968	— **Cynk** (*zinc*)	—	—	58·5
	— **Różne** (*various*)	22·9	43·6	98·3
	Wywóz (*exports*)	**5 222.3**	**4 661·9**	**25 198·7**
7	— **Kukurydza** (*maize*)	—	—	13·3
23	— **Pestki drzew owocowych** (*fruit stones*)	1·6	1·3	4·6
24—26	— **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	0·6	32·1	205·8
17, 23, 25	— **Nasiona** (*seeds various*)	52·4	2·—	139·9
24/1—3	— **Mąka** (*flour*)	—	33·6	87·8
28	— **Kasza** (*grits*)	—	0·8	22·1
30	— **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	2.686·1	1 216·4	7 424·2
31	— **Krochmal** (*starch*)	—	—	13·8
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	453·—	426·—	2 123·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** (*dried fruit*)	40·7	198·2	896·7
62—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	2·—	15.—	42·4
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	1·4	3·6	24·4
76	— **Kawa** (*coffee*)	22·4	5·4	150·1
78	— **Herbata** (*tea*)	7·9	3·8	49·4
80	— **Kakao** (*cocoa*)	47·9	312·5	933·—
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	2·9	4·4	51·1
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	104.4	134·1	835·2
104	— **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	2·2	0·7	6·8
117	— **Śledzie** (*herrings*)	42·4	19·6	175·8
127—200	— **Oleje** (*oils*)	25·1	3.7	34·5
128/1—4	— **Sery** (*chese*)	—	—	—
129/1—5	— **Kazeina** (*caseine*)	0·5	—	0·5
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	35·7	43·5	182·5
143/1—3	— **Muszle** (*shells*)	0·5	1·—	1·5
148	— **Kamienie** (*stones*)	—	0·5	10·9
154	— **Cement** (*cement*)	—	—	0·4
170	— **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	2·1	30·—	61·8
200/8, a, b, c	— **Wazelina** (*vaseline*)	2·7	—	24·6
203—204	— **Wosk** (*wax*)	0·1	1·1	8·5

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January July)*
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	24·6	216·—	1 159·4
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	0·4	5·2	13·—
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	85·7	219·8	1 794·4
216 — **Tran** *(whale oil)*	8·5	17 3	25·8
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)*	5·3	3·6	37·4
259—260 — **Cukier** *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** *(alcohols)*	1·6	0·4	4·5
286, 287 — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	19 3	39·—	138·2
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	115·3	52·4	369·2
299/18 — **Soda** *(soda)*	11·2	—	11·2
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)*	3·1	13	57·1
424—427 — **Garbniki** *(tanning extracts)*	243·1	28·—	657·8
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	3·8	10·3
466, 470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	1·2	0·7	3·8
492, 513 — **Skóry** *(skins)*	225·5	560·5	2 202·7
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	448·6	280·2	2 743·5
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	15·2

Poz. tar. cel.	Lipiec *(July)*	Czerwiec *(June)*	Od początku roku *(January July)*
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*	—	—	2·—
623 — **Len i konopie** *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)*	10.1	18·5	90·4
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	16·3	—	39·5
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)*	92·9	34·—	439·2
725, 746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	3·1	3·—	17·6
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	34·3	—	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	6·2	6·1	39·7
779 — **Korek, wyroby z korka** *(cork goods)*	2·4	1·8	13·—
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)*	33·3	17·9	75 7
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	7·5	—	9 5
807—808 — **Fibra** *(fibre)*	2·5	—	16·4
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	9·6	10.6	37·4
927 — **Żelastwo** *(złom)* *(scrap iron)*	8·8	—	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	10·3	75.8	136·8
966/1—4 — **Cyna** *(tin)*	13·—	3·8	47·9
977 — **Miedź** *(copper)*	213·7	433·3	1·183·7
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	2·4	107.6	120·—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	0·3	—	3·—
— **Różne** *(various)*	27·9	20·3	60·8
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**7 722·5**	**6.339·9**	**70.142.4**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

lipiec *(July)* . . . . 1935 — 642.835.2
czerwiec *(June)*. . . . . . 1935 — 557.923.6
lipiec *(July)* . . . . 1934 — 587.183.3
od początku roku (*January-July*) 1935 — 4 207.883.6
od początku roku . . . . . 1934 — 3.952.314.9

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	57	28	63.763	54	44	62.264	126 027	2
Anglja *(Great Britain)*	24	5	39.170	25	21	46.811	85.981	4
Danja *(Denmark)*	56	24	43 537	59	49	43.070	86.607	3
Estonja *(Estonia)*	3	1	669	2	2	452	1.121	17
Finlandja *(Finland)*	15	5	17.559	16	12	17.876	35.435	10
Grecja *(Greece)*	8	—	20.334	7	7	18.187	38.521	9
Holandja *(Holland)*	8	5	5.640	9	7	5.764	11.404	12
Jugosławja	1	—	2 204	1	1	2.204	4.408	14
Litwa	2	—	1.197	2	2	1.197	2.394	16
Łotwa *(Lettonia)*	6	1	7.155	5	1	5.249	12.404	11
Niemcy *(Germany)*	61	35	41 338	62	41	40.880	82.218	5
Norwegja *(Norway)*	24	11	24.098	24	17	23.003	47.101	8
Panama *(Panama)*	—	—	—	1	1	147	147	18
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.509	2	2	4.509	9.018	13
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	8	3	25 556	8	6	25 556	51.112	7
Szwecja *(Sweden)*	115	33	78.479	111	94	78.856	157.335	1
Włochy *(Italy)*	10	1	25.860	10	10	25.876	51.736	6
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	934	4	3	1.872	2.806	15
Razem *(total)*	**403**	**154**	**402.002**	**402**	**320**	**403.773**	**805.775**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	388	162	364.902	381	293	342.705	707.607	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(June 1934)*	*410*	*188*	*339.549*	*409*	*311*	*345.571*	*685.120*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	2.662	1.151	2.529.795	2.566	2.186	2 531.156	5.060.951	—
Od pocz. r. 1934 *since beginning of 1934*	2.607	1.168	2.281.179	2.616	2.019	2.307.134	4.586.313	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu: 997,5 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 40; c) średni postój statków: 53,— godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MAJU

MIEJSCOWOŚĆ (obwody)	ILOŚĆ	WARTOŚĆ
Hel	76950 kg.	28,962 zł.
Gdynia	43170 „	18,328 „
Jastarnia	41560 „	22,848 „
Chłapowo	11900 „	4,958 „
Puck	19890 „	16,843 „
Połowy dalsze	1250 „	615 „
Razem . . .	194720 kg.	92,554 zł.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Lipiec (*July*)				Czerwiec (*June*)	Lipiec (*July*)				Czerwiec (*June*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**38**	**40**	**49**	**127**	**103**	**21**	**45**	**15**	**81**	**300**
Hull	—	16	13	29	17	—	21	12	33	29
Londyn	38	24	36	98	86	21	24	3	48	271
Argentyna	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Buenos Aires	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Belgja	**17**	—	**9**	**26**	**2**	—	—	**1**	**1**	**1**
Antwerpja	17	—	9	26	2	—	—	1	1	1
Brazylja	—	**2**	**1**	**3**	—	—	—	—	—	—
Victoria	—	2	1	3	—	—	—	—	—	—
Danja	**15**	—	**33**	**48**	**15**	—	—	**587**	**587**	—
Aarhus	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Grendborg	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Halen	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga	15	—	27	42	14	—	—	584	584	—
Skire	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Tallin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Finlandja	**10**	**2**	**12**	**24**	**15**	**1**	—	—	**1**	—
Helsinki	6	2	2	10	15	1	—	—	1	—
Kotka	4	—	10	14	—	—	—	—	—	—
Francja	—	**19**	**7**	**26**	**1**	—	**25**	**372**	**397**	**265**
Le Havre	—	19	7	26	1	—	25	372	397	265
Holandja	**25**	—	**6**	**31**	**22**	—	—	**1**	**1**	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—
Rotterdam	25	—	6	31	21	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	**1**	—	—	**1**	—
Ryga	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Niemcy	**5**	—	**9**	**14**	**9**	—	—	—	—	—
Hamburg	5	—	5	10	9	—	—	—	—	—
Lübeck	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—
Norwegja	**1**	—	**468**	**469**	—	—	—	**475**	**475**	**3**
Bergen	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Nord-Kap	—	—	468	468	—	—	—	475	475	—
Stavanger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Stany Zjedn. Am. P.	—	—	**866**	**866**	**219**	**1**	—	**379**	**380**	**244**
New-York	—	—	866	866	219	1	—	379	380	244
Szwecja	**2**	—	**663**	**665**	**718**	—	—	**659**	**659**	21
Borgholm	—	—	—	—	705	—	—	—	—	—
Göteborg	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Karstad	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Nynashamm	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—
Stockholm	2	—	658	660	1	—	—	656	656	21
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	**5**	**5**	**9**	—	**11**	**11**	**22**	**13**
Gdańsk	—	—	5	5	9	—	11	11	22	13
Razem . . .	**113**	**63**	**2 129**	**2305**	**1114**	**24**	**81**	**2500**	**2605**	**848**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*) .	414	188	5.044	5646	—	181	321	6069	6571	—

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 77920.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.